ASES Y MOTORES

REVISTA DE AUTOMOVILIS

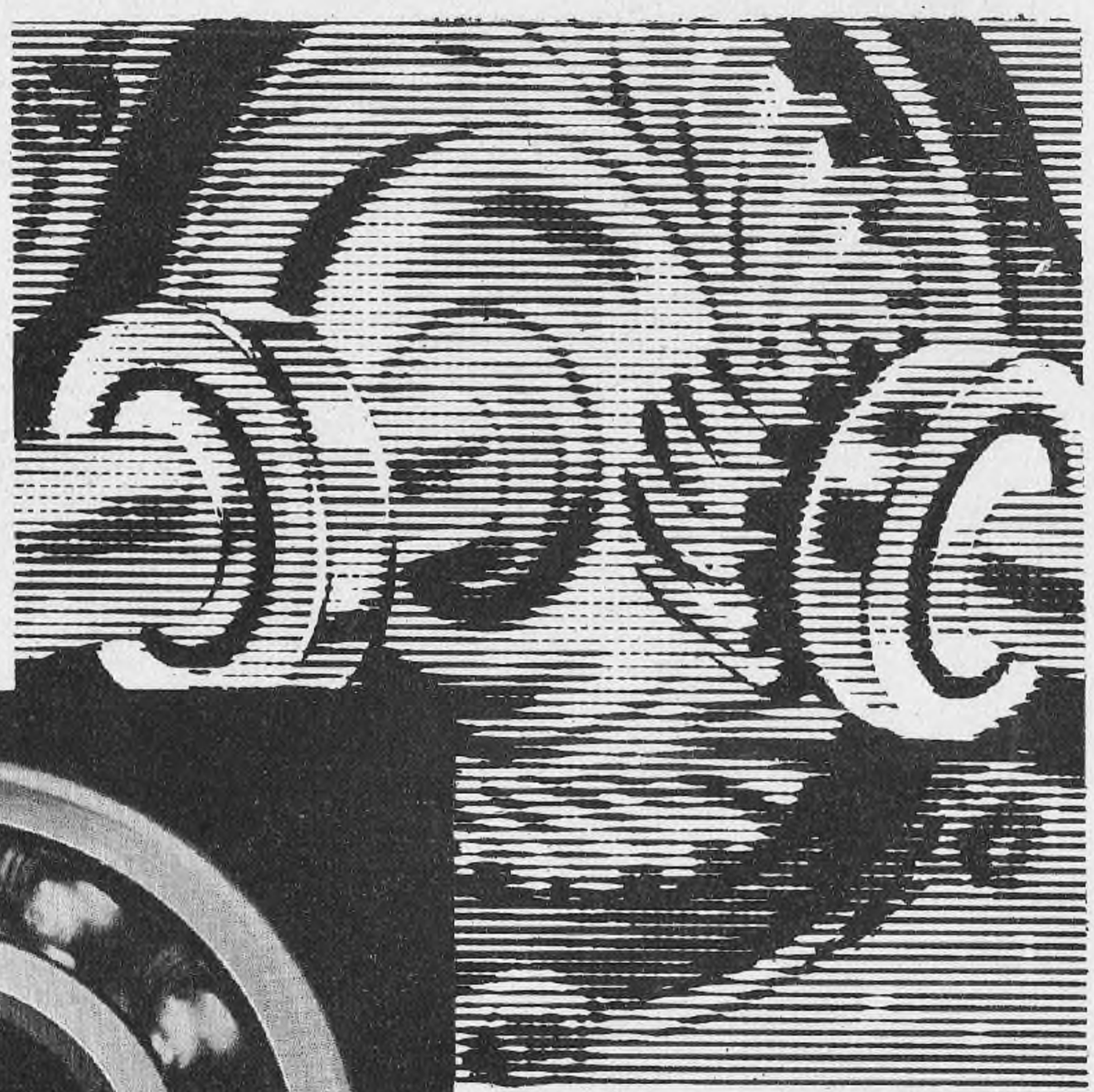
Año XI - Nº 143 Buenos Aires $ 30.-

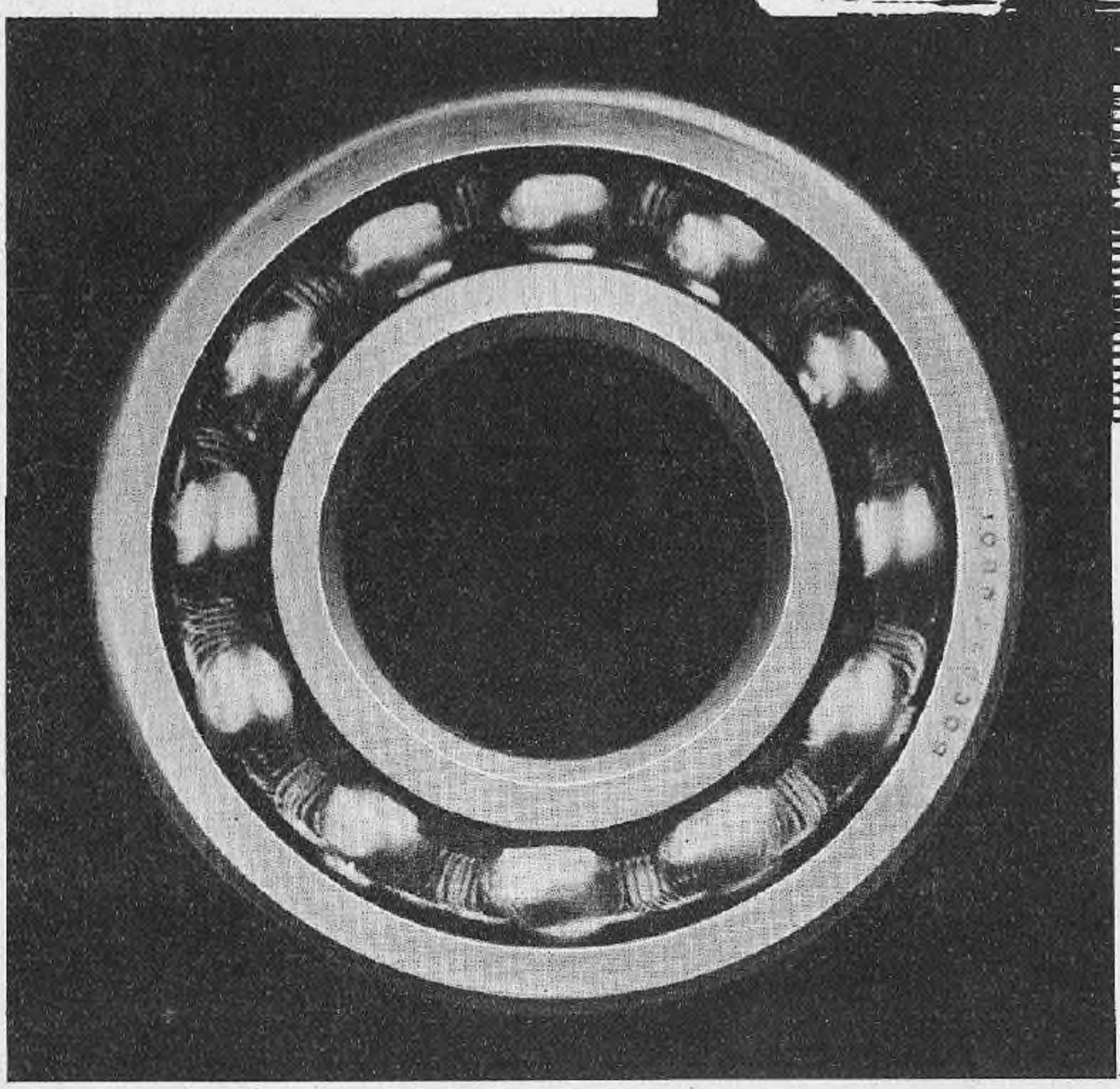
1º de junio de 1965

Las revistas de Mauro

JORGE CUPEIRO Y FROILAN GONZALEZ HAN DADO AL AUTOMOVILISMO ARGENTINO UNA INQUIETUD: EL CHEVITU. EL GRAN MAESTRO Y EL JOVEN DISCIPULO HAN REVOLUCIONADO EL PANORAMA DE T.C.

Giran por más tiempo





BTB
(Fabricados en la Argentina bajo licencia de RIV, Italia)

RIV
FABRICADOS EN ITALIA

BOWER
MADE IN U.S.A.

MARCAS QUE SON GARANTIA DE RENDIMIENTO Y SURTIDO COMPLETO

porque han sido fabricados bajo las normas más estrictas, y sometidos a los controles de precisión más avanzados.

EXCELSIOR

COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS

PERU 699 esq. CHILE Tel. 34-8455/6/7 Bs.As.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ASES Y MOTORES

AÑO XI — Nº 143

Dirección, redacción y administración: Larrea 52. Buenos Aires

T. E. 47-3137 - 3254

Fundadores:

F. O. Chiocchio y Julián N. López

Directores generales:

J. J. D'Agostino y Eduardo E. D'Agostino

Subdirector:

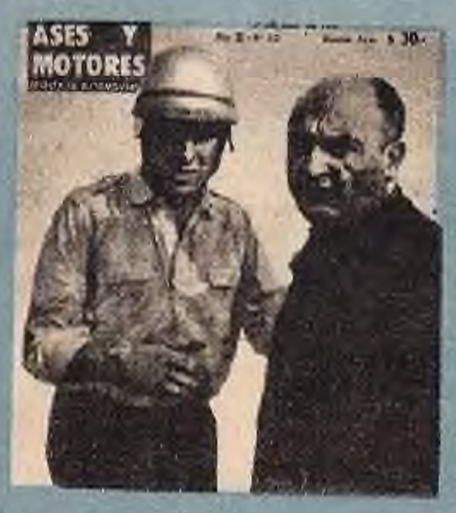
Nicolás A. D'Agostino

(Representantes en todo el país)

Distribuidores:

Capital: Antonio Martino, Pedro Echagüe 1339. Alto B. - Interior y Exterior: Multiventas SRL, calle Dr. Eleodoro Lobos 669. T. E.: 89-6413.

NUESTRA PORTADA



El binomio Cupeiro-Frollán González, equivalente al "Chevitú", ha introducido una verdadera revolución dentro del TC y su reciente triunfo en Pergamino fue la concretación de largas esperanzas.

CORREO CENTRAL

CONCESION Nº 1841 FRANQUEO PAGADO

TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 5230

REGISTRO PROPIEDAD INTELECTUAL 654042

"BAQUET-COUPE-CHEVY"

CUANDO la clásica "Coupé" de Turismo de Carretera vino a suplir los tradicionales "Baquet" de carrera, todo el mundo puso el grito en el cielo creyendo que se trataba de destruir lo que ya estaba íntimamente arraigado en la pasión popular. No faltó quién insinuara que "esas ya no eran carreras"... Con el andar del tiempo se fueron acostumbrando y entendemos sinceramente que ahora, ni los más viejos cultores del automovilismo en ruta, recuerdan las "baquet". Y si lo hacen, es dentro de un tono nostálgico de un tiempo *lejano*, pero convencidos plenamente de la eficacia de ese cambio que fue tan resistido.

Ahora estamos dentro de una situación igual o parecida a la que se produjo en ese entonces. La necesidad de evolucionar dentro de un panorama siempre amplio obliga a innovaciones necesarias que como entonces se discuten, pero que terminaremos aceptándolas como son. Los viejos proverbios siempre tienen razón. En este caso, aplicando el de "renovarse es vivir", entraremos en el camino de la única verdad, clara como una mañana de sol para muchos y oscura como una noche sin luna para otros.

Cuando Marcos Ciani, en el silencio de su taller allá en Venado Tuerto, preparaba el Dodge con motor Valiant para sus participaciones en TC, se venía tomando con pinzas esa decisión y se miraba con cierto escepticismo el resultado. Luego, algunos éxitos —aun en los abandonos— hicieron mirar con cierto recelo a los excépticos, pero terminaron aceptándolo convencidos que todo no iría más allá de un simple ensayo. Pero aquellos que creen en el futuro de nuestro automovilismo de carretera, lo vieron de otra manera trabajando afanosamente para un futuro cercano. Apareció entonces el ya famoso "Chevytú", obra del incansable José Frollán González que, con alguna variante dentro de un Chevrolet, lo largó a la lucha mancomunado con las condiciones del juvenil Jorge Cupeiro. Ya comenzaba a alarmar la infiltración de cuerpos extraños dentro del clásico TC y no fueron pocos los que comenzaron a desacreditar estas presencias. Pero el "Chevy" demostraba en las rutas y en las pistas, que no estaban equivocados quienes lo apoyaban. Estaba lógicamente dentro de un plazo de pruebas y ajustes, hasta que el triunfo logrado en Pergamino dibujó la esperada sonrisa en labios de quienes perdieron tantas horas de sueño alentando esperanzas. Pero aún sin aguardar este resultado, ya los aficionados vivían el clima "revolucionario" con la actuación de Alzaga y Viale del Carril en la "Dos Océanos", conduciendo cada uno un Ford Falcon de fábrica. Entonces ya nadie se llamó a engaños y las miradas de todos aquellos que aman el progreso están fijas en este nuevo horizonte. No se trata de desvirtuar el verdadero espíritu del TC. No puede ser nadie derrotista en este terreno. Tampoco se trata de desplazamientos. Nadie busca eso.

Se pretende simplemente buscar una fórmula que salve lo que comienza a agonizar por varios motivos. Uno de ellos, quizás el más importante, es la continuidad de carreras y las pocas máquinas en condiciones de intervenir en las mismas. Se les da muy poco tiempo para las reparaciones —se corre todos los domingos— y los repuestos son difíciles de conseguir y cuando se consiguen a veces tienen precios prohibitivos para los menos pudientes. Entonces los coches duermen en los talleres provocando ausencias lamentables, restándole interés a las competencias. Hay que evolucionar. Este es el momento. Ahora que tenemos una industria automovilística floreciente en el país y que puede y debe ser el trampolín para el futuro.

LA DIRECCION

JACKIE STEWART RESULTO GANADOR EN SILVERSTONE

SILVERSTONE (Inglaterra). — El volante escocés Jackie Stewart, con BRM, ganó el Trofeo Internacional del Club Británico de Volantes al superar a 21 corredores de siete naciones.

Cubrió las 52 vueltas del circuito de Silverstone de un total de 243 km.2 en 1h.21m.47s., cruzando la línea de llegada tres segundos antes que el campeón mundial, John Surtees, de Gran Bretaña, que corrió con Ferrari.

Stewart hizo un promedio de 179 km.700 por hora y fue ésta su primera presentación en carreras de fórmula uno, precisamente en la última que se realiza antes de iniciarse la temporada de competencias europeas que contarán con puntos para el campeonato mundial.

El escocés tomó la delantera en la vuelta 39ª cuando el australiano Jack Brabham, que con un Brabham, encabezó la mayor parte del tiempo, se retiró con la caja de cambios incendiada.

Siete de los volantes que comenzaron la prueba no la terminaron. Entre ellos estaba el ex campeón mundial de los volantes, Graham Hill, en un BRM.

Fue una gran carrera para el mexicano Rodríguez, que substituyó a Jim Clark, ex campeón mundial, ahora en Indianápolis, preparándose para la carrera de las 500 Millas. El mexicano, anunque tuvo un mal comienzo, regularizó su marcha después y exigió a sus rivales en ésta su primera carrera en Gran Bretaña. Bonnier también comenzó mal, pero avanzó de la última posición en la vuelta final a la quinta.

El volante austriaco Joachim Rindt estaba bien ubicado hasta que su auto patinó en el vigésimo segundo circuito y se vio obligado a retirarse.

Clasificación

1º. Jackie Stewart, Escocia, BRM. 1h.21m.47s., a un promedio de 179m.700 por hora.

2º, John Surtees, Gran Bretaña, Ferrari. 1h.21m.50s.

3º. Mike Spence, Inglaterra, Lotus, 1h.22m.4.s.4.

4º, Pedro Rodríguez, México, Lotus. 1h.23m.20s.6.

5º. Jo Bonnier, Suecia, Brabham, 1h.21m.52s.4.

6º. Bruce McLaren, Nueva Zelandia, Cooper, 1h.21m.52s.6.

MODENA, Italia. — Enzo Ferrari, famoso fabricante italiano de automóviles de carrera, anunció su retiro como director general de la compañía que lleva su nombre, aunque permanecerá como presidente.

Ferrari nombró dos directores para reemplazarlo: Federico Giberti, en la rama deportiva, y Piero Gobbato, en fabricaciones generales.

"SERENISSIMA"

Los nuevos automóviles Serenissima que competirán en la próxima edición de Le Mans —el 20 y 21 de junio— fueron anotados por el equipo de competición inglés de Rob Walker. Estos automóviles construidos en Italia utilizan motores de 2996 centímetros cúbicos de cilindrada, de ocho cilindros en V con cuatro árboles de levas en las cabezas, dos bujías por cilindro y cuatro carburadores construidos por Weber.

MAIRESSE Y PIPER EN FRANCORCHAMPS

FRANCORCHAPS, Bélgica, (AFP). — El belga Willy Mairesse, conduciendo un Ferrari 250 LM, venció en los 500 kilómetros de Francorchamps (categoría prototipos, 2.000 cc.), realizando las 36 vueltas al circuito en un tiempo de 2 horas, 29 minutos, 45 segundos 7|10, con un promedio de 203,362 kilómetros por hora. En la mencionada categoría se clasificó segundo el inglés David Piper, también con Ferrari 250 LM, y tercero el francés Pierre Noblet, con Bizzarini 180 Griffo. En la categoría gran turismo (3.000 cc.) los primeros clasificados fueron: 1º, Bob Bondurant, de EE.UU., con Ford Cobra Daytona, 2h32'19"; 2º, Mac Laren, de Inglaterra, con Ford Cobra; 3º, Granville, de Inglaterra, con Ford Robert.

BRUCE Mc LAREN GANO CON UN COCHE SPORT

SILVERSTONE (Inglaterra). — El neozelandés Bruce McLaren, con un Oldsmobile McLaren Elva, se impuso en la carrera internacional para coches sport en reñida lucha con pilotos que condujeron automóviles norteamericanos.

Cubrió los 120km.800 en 38m. 39s.4, a un promedio de 182km. 790 por hora y estableció un nuevo record de vuelta con 185 km.130, más rápido aún que los automóviles de fórmula uno, de Gran Premio. La marca anterior era de 180km.950 por hora, establecida el año último por el australiano Jack Brabham, con un Brabham Grand Prix.

La prueba efectuada sobre 25 vueltas brindó una lucha entre McLaren y el campeón mundial John Surtees, éste en un Chevrolet Lola 70. Las dos máquinas se mantuvieron lado a lado la mayor parte de la carrera, superando repetidamente el record del circuito.

Surtees abandonó en la vigésima tercera vuelta con dificultades en el sistema de enfriamiento y dejó a McLaren sin rival serio. Luego dijo que se vio obligado a pasar al pasto a más de 160kph., por una rueda floja. Su máquina corrió por el pasto alto y fue allí donde dañó su sistema de enfriamiento.

El britnico Hugh Dibley, con un Lola de 5,9 litros llegó segundo y John Sears, de Gran Bretaña, con Lotus, tercero.

La carrera de fórmula tres fue ganada por Piers Courage, de Gran Bretaña, con un Ford Brabham, quien estableció un nuevo record para esa clase. Cubrió las 25 vueltas, en el circpito de 4km.710 en 42m.49s.8, a un promedio de 164km.97 por hora. Su vuelta más rápida fue de 166km.910. El record anterior era de 162km.740 por hora establecido el año último. Segundo llegó el norteamericano Roy Pike, con Ford Brabham, a 13 segundos detrás del ganador. Tercero Roy Fenning, de Gran Bretaña, con Ford Merlin, quien tenía el record anterior.

UN FERRARI CONDUCIDO POR LORENZO BANDINI Y NINO VACCARELLA VENCIO EN LA TARGA FLORIO

PALERMO. — Un Ferrari Prototipo 275-B2 manejado por Lorenzo Bandini y Nino Vaccarella ganó la carrera Targa Florio, realizada sobre 720 kilómetros.

Dos pilotos sufrieron accidentes durante las 10 vueltas del circuito Madonie. Fueron atendidos en el hospital; el francés Jean Grandisre, que resultó con quemaduras cuando su Alpine salió del circuito, dio una vuelta de campana y estalló en llamas en la séptima vuelta del circuito. El italiano Diego Gilberti sufrió también quemaduras, cuando en la misma vuelta se incendió su coche Abarth.

El Ferrari de Bandini-Vaccarella, que encabezó la prueba desde el comienzo, empleó 7h.12s.4, a un promedio de 102km.562 en el peligroso recorrido, donde 100 kilómetros horarios es considerada velocidad arriesgada.

El único Ford, un auto Gran Turismo, estuvo en tercer lugar durante la mayor parte de la carrera, pero sufrió la rotura de un neumático. Lo conducían Robert Bondourant y Sir James Whitmore, de Gran Bretaña.

Un Porsche 8-C, conducido por el británico Collin Davis y el alemán Karl Mitter llegó segundo con 7h.5m.34s., a un promedio de 101 km.511; tercero se ubicó otro Porsche, con el italiano Humberto Maglioli y Hansll Linge, de Alemania, en un tiempo de 7h.6m.58s8 y con un promedio de 101km.179.

En los puestos subsiguientes se ubicaron:

Cuarto: Porsche, con Joachim Bonnier, Suecia, y Gran Bretaña, en 7h.10m.9s.; quinto, Porsche 304, con Gunther Klass, Alemania, y Antonio Pucci, Italia, 7h.11m.7s.

Unas 100.000 personas presenciaron la prueba bajo sol ardiente.

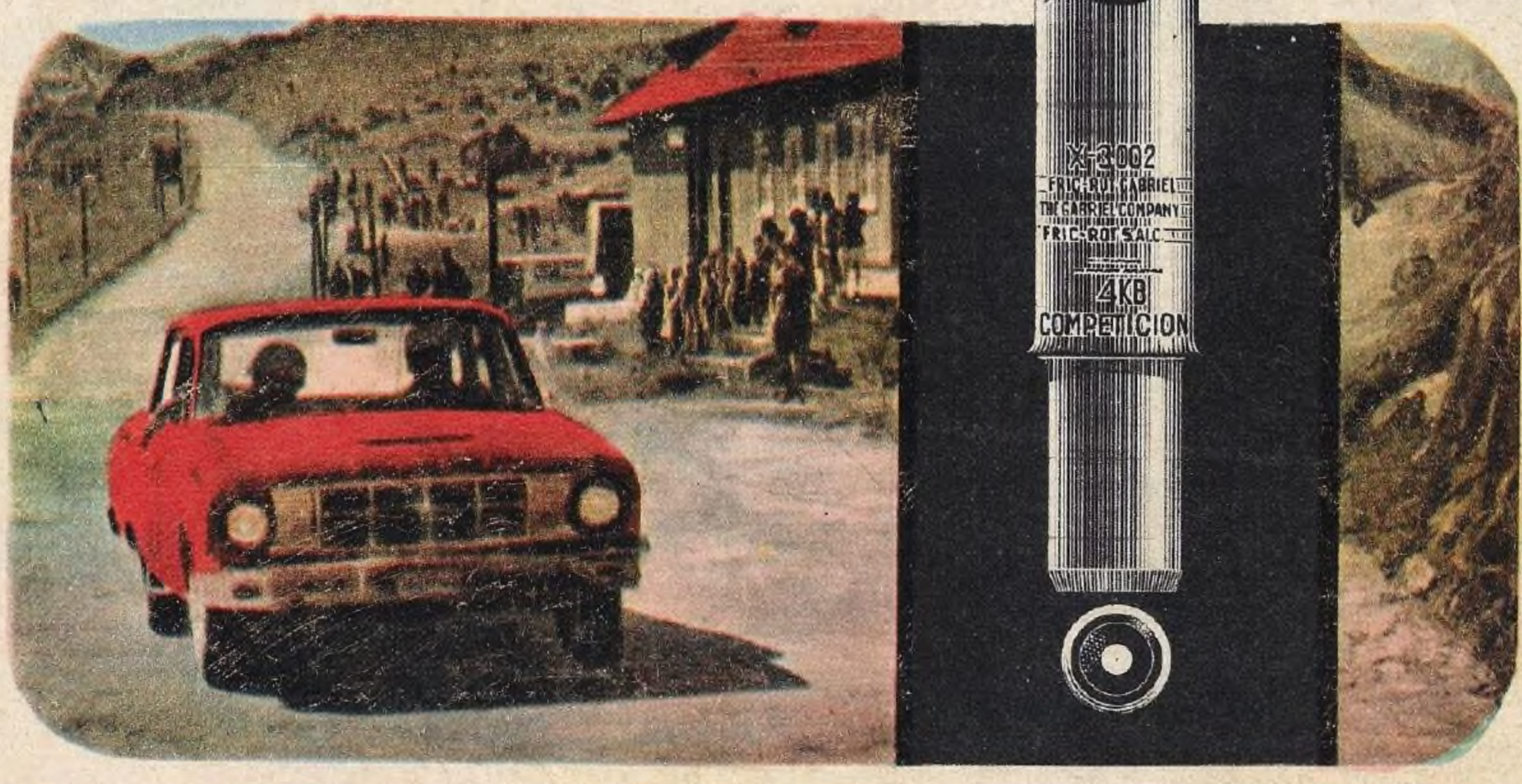
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUE COMBINACION: "ROLO" ALZAGA Y

FRIC-ROT Gabriel COMPETICION!

Felicitamos al doble vencedor de la montaña, Rodolfo de Alzaga, por la magnífica conducción, habilidad y coraje . . ., a Ford Motor Argentina por la performance de su Ford Falcon . . ., y a Oscar Alfredo Galvez por la pericia en la preparación de la máquina..., y les agradecemos por la confianza depositada en nuestros productos. Vaya, igualmente, nuestro saludo al corredor A. Viale del Carril, que se clasificó tercero.

Amortiguadores **FRIC-ROT GABRIEL** - Moreno 50 - Rosario



EL VOLANTE GAUCHO DE LOS PAGOS DE ARECO

UNA NOTA DE MARIO AMADEO F.

Así quedó el coche de Santiago Luján Saigós luego de estrellarse contra un árbol e incendiarse. Así como en 1915, en el hipódromo de San Martín caía la primera víctima del automovilismo deportivo argentino, Filipini, con su Fiat de 8.000 c.c., el 16 de mayo de 1965, a cincuenta años de ese primer accidente, cae la primera víctima de un compacto.

Caballerosidad, compañerismo y amor fueron siempre de la mano de Santiago Luján Saigós. Por eso no vamos a despedirlo diciendo adiós, o hasta siempre, Saigós, sino que diremos hasta cada rato, Giuto Saigós, porque cada vez que se hable de automovilismo vendrá apareado a nuestro recuerdo el hombre de Pago de Areco con su pañuelito rojo al cuello. A la derecha, el coche de Saigós envuelto en llamas.

SAN ANTONIO DE ARECO, con su mañana vivaqueando en un amanecer de renovada mudanza, pese a que supone una repetición por su retener de las cosas. El campo se va poblando de seres ocultos o invisibles y se escucha el sordo redoble del comienzo laborioso de otra jornada que se alarga en el día a la luz del sol. Hay perfume de pasto húmedo y cadencia de fe y esperanza en el regocijo de los bosques y en el trinar de los pájaros. Vive en cada instante del día la historia gaucha en el recuerdo de don Segundo Sombra, en el museo Güiraldes, en el silencioso lenguaje de los caminos y el murmullo casi armonioso de los arroyos, que tienen semejanza con el encordado de las guitarras, que ya exaltan la vida, aprisionan el triste o sahúman milongas y cielitos.

San Antonio de Areco, gaucho por excelencia. Cuna de hombres templados en todas las fraguas de la existencia, progresó, quedándose con enganches de un pasado que le sirve de estandarte que flamea como antaño el banderín en la tacuara de caballerías criollas, que fueron haciendo la patria a caballo. Es el banderín de ogaño, que parece una cachetada en la tarde soleada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pero en la quietud de sus siestas germina y germinará siempre la semilla del avanzar sin prisa y sin pausa, como la estrella. El trabajo honra a sus hombres y mujeres, aferrados a la moral antigua, que hacía de la honestidad un culto.

Y el deporte no podía estar excluido de la urdimbre de la ciudad gaucha por excelencia. Y... apareció quien con su prestancia de "campesino bueno" le iba a dar renombre en ese rubro, dejando sentada la prosapia vigorosa e inmanante del predio. Y ese señor de "cara de bonachón" eligió para elevar a la fama el deporte lugareño un deporte duro, difícil, riesgoso, que en cada segundo de su práctica lleva la sentencia de un epílogo humano: el automovilismo. Junto a él colocó a otro hombre en todo el sentido del verbo... No quiso ser egoísta y... se hizo acompañar por su propia sangre al llevar a su lado a su hermano.

Le bastó la primera presentación para llamar la atención de propios y extraños. Había vigor, enjundia, calidad en su andar raudo por los caminos de la patria, ahora cruzados por caballos mecánicos. Y fiel a su cuna gaucha puso en su coche la sentencia de la frase: "Los Pagos de Areco". Y fue emblema de éxito, de entusiasmo de fama. Pero la meta del hombre es siempre el hombre en su perfeccionamiento incesante.

La familia es la sagrada base de obediencia cristiana. Y Areco es católico por tradición, por convencimiento y por natural consecuencia de su estirpe.

Breve campaña, preñada de triunfos, de momentos gratos. Pero había que pensar en la familia, en los seres queridos, en los retoños... en la fiel compañera... en fin, en todo eso que alimenta la felicidad del ser humano.

Por eso, un día Santiago y Jorge dialogaron al respecto. Era menester tomar una decisión. No podían seguir corriendo juntos... el peligro está en todas partes... se oculta, se agazapa, no estudia a sus víctimas... las espera y salta... en cualquier recodo del camino que engolosina con cinta de asfalto, con su marrón telúrico. Y... una desgracia, dejaría en desamparo a dos familias. Faltarían los hombres, que son el respaldo del respeto, de la seguridad... faltaría el brazo fuerte... y los hijos quedarían abismados en un dolor que no alcanzarían a comprender, pese a sentirlo en lo más profundo de sus almitas... En cambio, si se lanza a la lucha del vértigo uno solo siempre quedará el otro para sostener las amarguras, los dolores... para apuntalar la moral y redoblar los esfuerzos en el trabajo fecundo, que ayuda como nada a restañar heridas.

Y pasaron casi dos años alejados de la emoción de las rutas. Viviendo en secreto la pasión que consumía horas y días. Que golpeaba sordamente en el fuero íntimo y hacía insistente el llamado de una vez tenue que repetía: "Volvé... Volvé..." y en lo externo, los amigos, los adictos, con su tajante pregunta: "¿Cuándo volvés a correr...?" Y al fin hubo decisión. Volvería uno de ellos. Y fue Santiago Luján... Eligió para su retorno la prueba en Fuerte Ensenada de Barragán, con subido sabor a patria, a rebeldía gaucha, a argentinismo...

Y... ya explicado estuvo que el camino tiene en cada metro, aun en menos distancia, agazapado un peligro... Y más que un peligro, una sentencia divina, que llama a sus criaturas humanas en el lugar que el Todopoderoso tiene señalado en el libro de cada cual...

El coche, pasión del volante gaucho, como los potros, se encabritó, tomó al descuido una ventaja del sendero y... como en la doma, el "jinete" pagó su osadía a un precio muy elevado... La máquina se partió en dos, con violencia... hasta con rabia, como para dejar establecido que era necesario tanto y tan tremendo para doblegar al piloto de los "Pagos de Areco", que en esta emergencia había actuado sin llevar a su hermano de acompañante, como un presagio, como una sentencia...

Todo sucedió con la velocidad de lo imprevisto... Y mientras el coche epilogaba su vida útil, entre llamas, como queriendo significar la pasión que enciende el deporte, Santiago apagaba también su vida útil en el fuego de su vocación pasional por el automovilismo.

Y el silencio se hizo sobre Santiago Luján Saigós, que adquirió renombre en la brevedad que marca el paso de 1959 a 1965, con dos años de interrupción, en el fragoroso deporte mecánico... Esta vez iba a su lado Karelovich, también llevado bajo el signo de un destino, cerrado para siempre, en el quebrarse de la velocidad contra un obstáculo natural...

En San Antonio de Areco, quedaba, cumpliendo con lo pactado, Jorge Saigós (por lo menos quedará el otro, para cuidar a las criaturas...) mordiendo su dolor en un gesto de hombría. Los puños apretados, al igual que los labios en silenciosa demostración de impotencia...

Más allá una mujer muele el cansancio de su fatiga y sus lágrimas, en un luto de alma... de corazón... Su gesto de distancia... de impresencia... de ajena a todo, era el reflejo de un dolor que no entendía su porqué... simple y grandemente, era un dolor desesperado... de cosa inexplicable y lacerante...

Y... en interrogantes continuos... en llantos entrecortados... con el óvalo de sus caritas pálidecidas... con el ir y venir sin explicaciones... sin saber el porqué, cuatro criaturas, que claman por "papá" en la pregunta constante: "¿Y... papá...? ¿Y... papá...?" Y ahí está Jorge Saigós tratando de explicar lo inexplicable, y... cumpliendo a la vez con aquello que dialogó con su hermano: "Por lo menos quedará el otro, para cuidar de los chicos... de la casa..."

Y San Antonio de Areco... rindió homenaje a su gaucho automovilista. La mañana quieta no hizo notar su vivaquear entre cosas invisibles, entre perfume de pasto húmedo, entre el sordo rumor de sus arroyos y el cantarino trinar de sus pájaros... Es que había caído Santiago Luján Saigós... el volante gaucho de los "Pagos de Areco...".

Riase

—Estas flores son como un homenaje por ser ésta la décima boleta que le hago en el día...

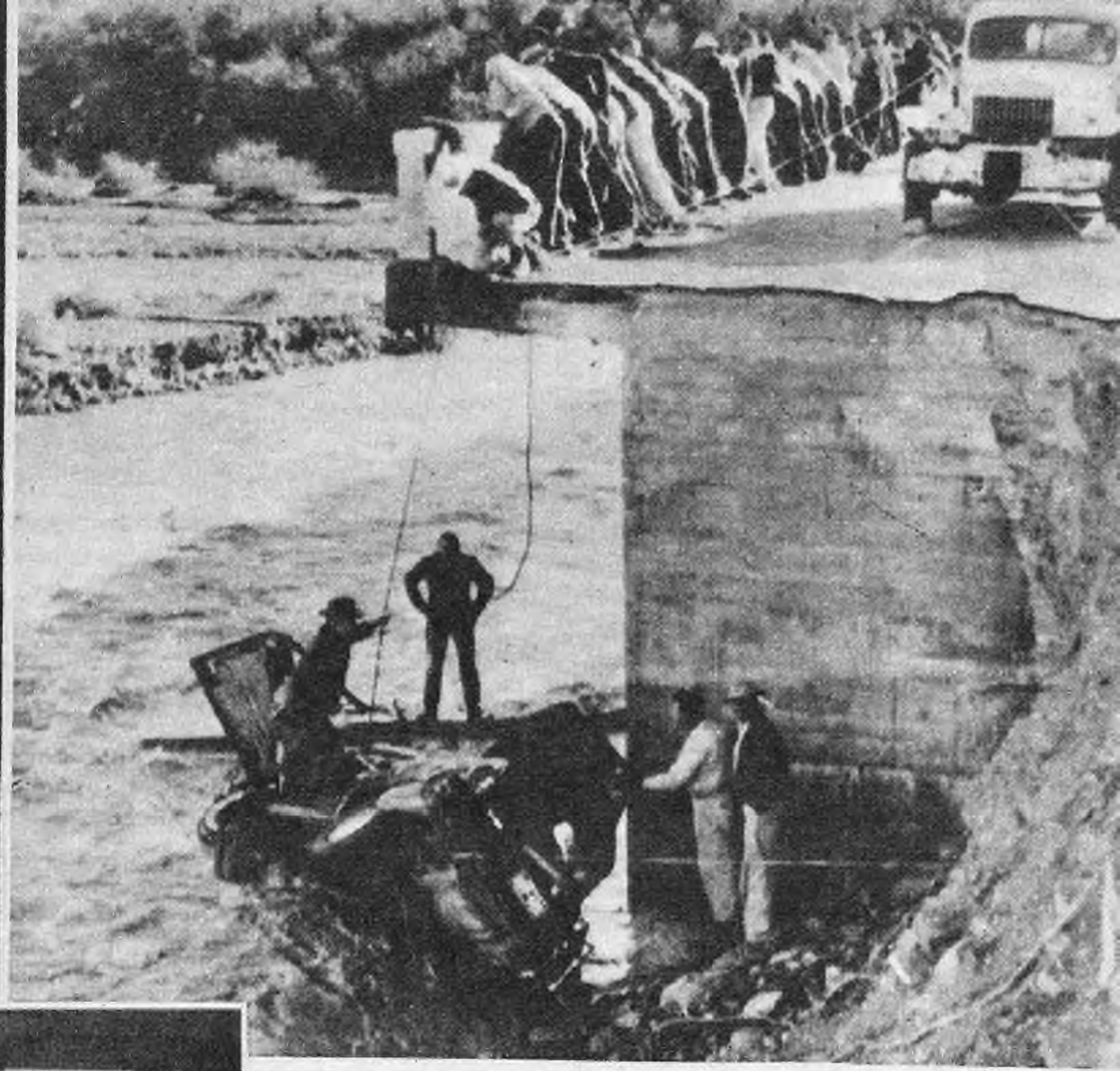
—Yo no me fío de los planos y para no equivocarme en el camino, uso este método.

—¿Me costará mucho el arreglo?
—Depende del tiempo que tarden los mecánicos.

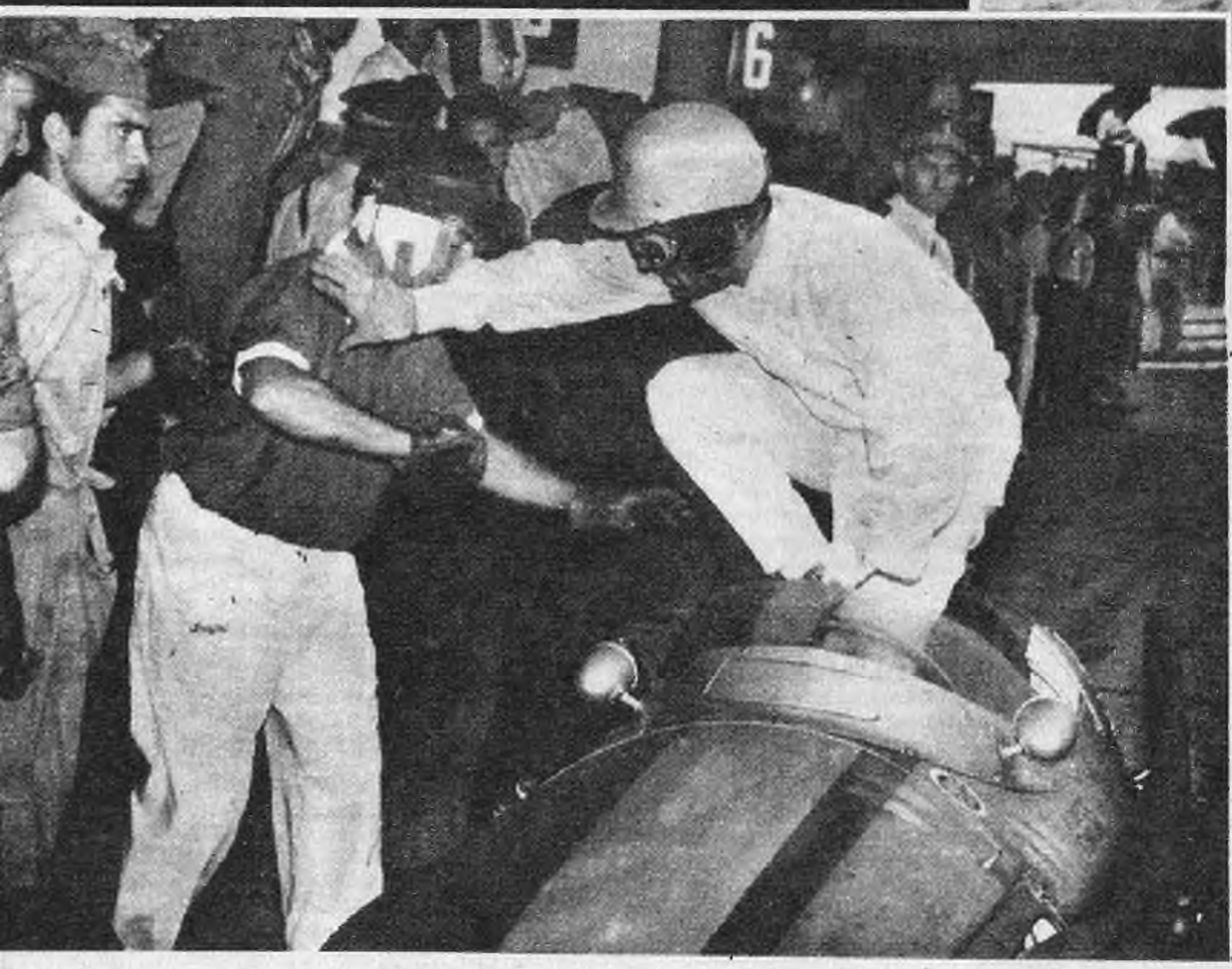
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡NO... ASI, NO!

SEGUIMOS hurgando en el fondo de nuestro archivo en procura de fotos curiosas, y siempre se encuentra alguna que ofrece originalidad para ajustarla a un tema. Lógicamente se trata de fotografías que pertenecen a escenas distintas del clima que se les da en esta página, pero el propósito es actualizarlas dentro de un buen humor sin doble sentido y sin ánimo de molestar a nadie. Pretendemos simplemente darle un descanso a la vista de los lectores. Una pausa amable entre tantos resultados, estadísticas y comentarios. Estas tres, por ejemplo, fueron tomadas en distintos escenarios y épocas, pero se prestan muy bien para una secuencia que se ajusta al título.

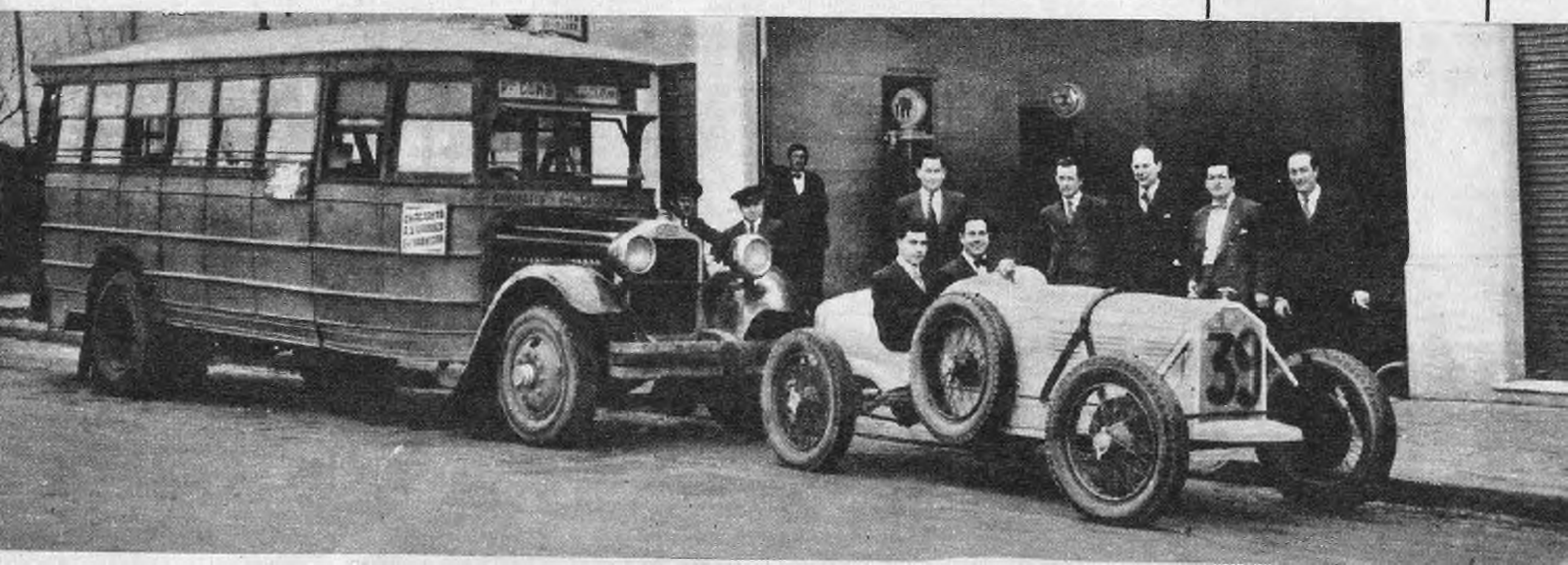


A este señor le habían dicho que si el coche tironeaba un poco cuesta arriba, cuesta abajo podía cerrar el contacto y deslizarse como una seda. El hombre lo hizo y se vino cuesta abajo silbando una alegre melodía. Claro que las cuestas no se bajan así y hay que tener cuidado con las curvas y el pie en el freno. De otra manera puede darse el caso que luego tenga que volver a remontar la cuesta atado de un cable y empapado hasta los huesos.



¡NO... ASI, NO!... Esa no es la manera más ortodoxa para subir a un coche de carrera y dejar al compañero de equipo en los boxes. Esta escena fue registrada en una largada en Europa. Jean Behrá había llegado tarde y entonces su lugar fue ocupado por Scarlatti. Pero en el momento preciso de dejar los boxes para salir a la pista, llegó Behrá para hacerse cargo de la máquina. Scarlatti parece decirle: "Aquí estoy y aquí me quedo"...

Para que el coche arranque nada mejor que un "empujoncito" y así, luego, entrar en carrera. Este coche con el número 39, a falta de mecánicos que le dieran el envión apeló a los buenos oficios de un ómnibus grandote, que inclusive podía haberle abollado la carrocería en la parte trasera. En realidad aquí correspondería decirles: "¡así, no!"



Una pasada de Eduardo Casá a toda velocidad, cuando buscaba descontar la ventaja que le había sacado Manzano.

Faltó cantidad pero sobró calidad en la vuelta de La Pampa

Nada más que 19 volantes se alistaron a la hora de la partida en General Pico para iniciar la Décima Vuelta de La Pampa sobre un recorrido total de 712 kilómetros. La escasa cantidad de participantes debe ser un alerta para el futuro, ya que la continuidad de carreras anula máquinas y las ausencias restan interés a las competencias. Faltaron en La Pampa muchos volantes de ranking elevado, pero estuvieron presentes algunos de la nueva promoción y la carrera entonces alcanzó características intensas, produciéndose un final de suspenso entre Eduardo Casá y José Manzano, que mantuvo latente la expectativa de los aficionados y que sirvió para disimular ausencias lamentables por el prestigio de los nombres que no concurrieron. Dentro del reducido lote se pudo alcanzar el máximo de emoción en el duelo Casá-Manzano que el primero resolvió a su favor por 20 segundos, provocando su llegada a la meta una verdadera explosión de entusiasmo entre quienes sin quitar la vista de los relojes, escrutaban el horizonte para divisarlo a lo lejos.

VARIANTES DE INTERES

Desde el comienzo la carrera ofreció variantes de singular interés con un Manzano arrollador desde el vamos, pero acosado siempre desde cerca por Luis di Palma y Armando J. Ríos, entre quienes terciaban Casá y Perkins. Pero a 100 kilómetros de la primera vuelta —la carrera tenía que cubrir dos circuitos— la pincha-

José Manzano cuando tenía apreciable ventaja sobre Casá y se vislumbraba como vencedor en La Pampa. Luego fue superado por solo 20 segundos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

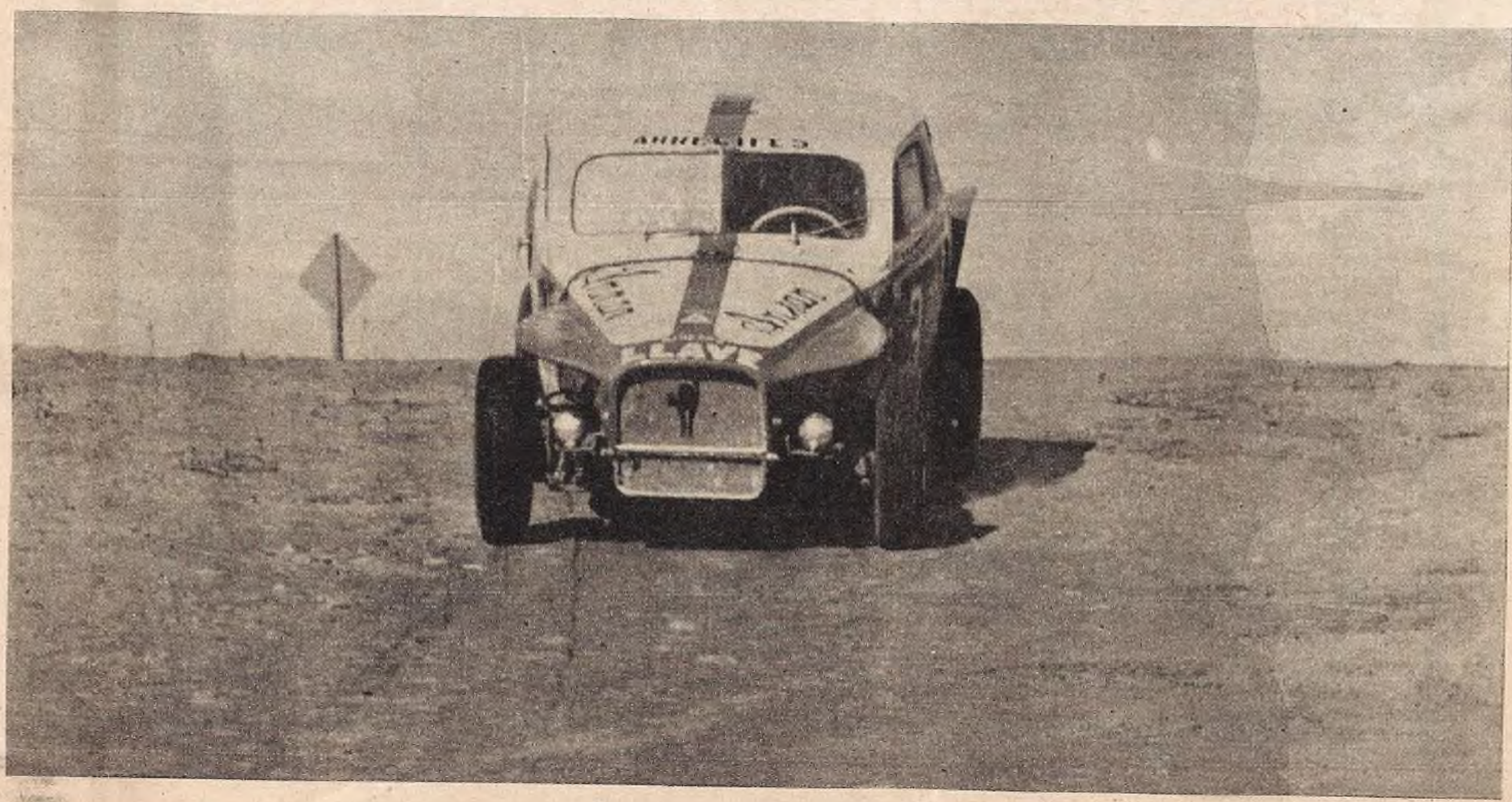
dura de un neumático trasero dio lugar a una breve detención de Manzano, superándolo entonces por tiempo Luis di Palma y Armando J. Ríos, siendo la diferencia entre el muchacho de Arrecifes y el de Villa Alvear (ubicado tercero) al pasar por Catriló, de 40" y de Ríos a Manzano, solamente 10". El que luego resultó ganador de la carrera estaba quinto acosando a Perkins que cumplía brillante labor. Una variante de importancia se produjo al llegar a Santa Rosa. Perdió su colocación Ríos por dificultades en el embrague entrando entonces Manzano en una persecución tenaz contra Di Palma para achicar la ventaja, pero desde atrás apareció la figura de Eduardo Casá colocado ya tercero en el camino, había logrado clasificarse primero por tiempo empleado, mientras también Di Palma perdía posiciones por desperfectos en su máquina. La clasificación del lote de avanzada en Santa Rosa era el siguiente: 1º Casá en 1h.6'35" y un promedio de 169,972 kilómetros por hora; 2º Manzano, en 1h.7'47"; 3º Perkins, 1h.7'51"; 4º Di Palma, en 1h.7'55" y 5º Alzaga, en 1h.8'4". La diferencia de Casá sobre Manzano era de 1'12", lo que nos daba una pauta de cómo había corrido el hombre de Balcarce en ese tramo.

Fue a partir de Santa Rosa donde la puja entre Casá y Manzano comenzó a hacerse más intensa. En busca del primer lugar que había perdido, pero siempre puntero en el camino, Manzano se lanzó resueltamente a la lucha. Por Winifreda, localidad en la que luego se detuvo Perkins, la diferencia que lo separaba de Casá se había reducido a 16 segundos, para superarlo ya en las proximidades de General Pico, y ganar la primera vuelta, pues las posiciones en esta ciudad, y luego de cubiertos 329 kilómetros, eran éstas:

1º Manzano, 1h55m.41s4|5, a un promedio de 160Km.618; 2º Casá,

(Continúa en pág. 10)

ARRIBA: Eduardo Casá, brillante vencedor en la Vuelta de La Pampa en un final de suspenso. ABAJO: una pasada de Luis Di Palma cuando andaba entreverado, después su máquina acusó serias fallas.



Rodolfo de Alzaga tuvo algunos contratiempos pero logró clasificarse tercero.

HISTORIAL DE LA PAMPA

La vuelta de la Pampa se corrió en 10 oportunidades, logrando imponerse Juan Gálvez en la primera edición, pero correspondiéndole a Dante Emiliozzi la seguidilla de victorias al imponerse tres años consecutivos. El historial de esta competencia es el que detallamos a continuación:

(x) 1949	Juan Gálvez	Ford	1525Km.9	134Km.333
(x) 1950	Eusebio Marcilla	Chevrolet	1479Km.2	127Km.042
1951	Juan Marchini	Ford	1538Km.8	126Km.509
1954	Alberto Logulo	Ford	882Km.3	155Km.314
1959	Marcos Ciani	Chevrolet	610Km.	154Km.547
1960	Juan Gálvez	Ford	647Km.	157Km.985
1961	Dante Emiliozzi	Ford	675Km.	159Km.821
1963	Dante Emiliozzi	Ford	675Km.	162Km.285
1964	Dante Emiliozzi	Ford	629Km.4	175Km.744
1965	Eduardo Casá	Ford	712Km.	172Km.601

(x) Se corrió dividida en dos etapas.

Entre EDUARDO CASA (vencedor) y JOSE MANZANO hubo solamente 20"

1h55m44s3|5; 3º Alzaga, 2h54s3|5; 4º Di Palma, 2h2m40s2|5 y 5º Cordonnier, 2h2m54s2|5.

En esta ciudad desertó J. Serra Lima por inconvenientes en la amortiguación y en los frenos.

UNA CARRERA DE DOS

Siguió la carrera siendo un diálogo entre Manzano y Casá, ya que lo otros se habían distanciado bastante de los citados y aparentemente no significaban ninguna amenaza, salvo alguna circunstancia fortuita que cambiara el panorama. Por Larroudé, Manzano había logrado 35" a su favor, ventaja que se elevó a 1'40" al pasar por Ingeniero Luiggi. Era indudable que Casá prefería ganar posiciones en tramos de tierra, donde con un coche de mayor potencia lograba avanzar con mayor seguridad.

La lucha se tornó entonces dramática. Uno y otro, sin darse un solo instante de tregua, buscaban afanosamente dejar atrás a su rival. Casá, jugando ya la última carta, aumentó el promedio y en las inmediaciones de Eduardo Castex logró ubicarse primero, pues su paso por esa localidad dio un neto de 3h.49m.15s., en tanto que Manzano registró 3h.50m., es decir, un diferencia entre ambos de 45s., que en Metileo se redujo a 25s.

Los kilómetros finales fueron de gran emoción, pues ambos volantes estaban aún en condiciones de salir airosos. Al producirse el arribo de Manzano a General Pico, punto terminal de la carrera, la incógnita subsistía. Se hacía necesario esperar la llegada de Casá para saber a ciencia cierta a quién correspondía el éxito. Por eso cuando hizo su entrada el corredor de Balcarce y se anunció que ganaba por solamente 20 segundos una estruendosa ovación premió su esfuerzo.

CLASIFICACION

1º, Eduardo Casá, 4h7m30s4|5, a un promedio de 172km601; 2º José Manzano, 4h7m50s4|5; 3º, Rodolfo Alzaga, 4h18m44s3|5; 4º, Oscar Cordonnier, 4h22m35s1|5; 5º, Luis Di Palma, 4h30m38s4|5; 6º, Félix Peduzzi, 4h35m3s1|5; 7º, Raúl Chavert, 4h43m28s1|; y 8º, Héctor Rey, 4h45m45s1|5.

DESARROLLO DE LA COMPETENCIA

Nº	Piloto	Santa Rosa 189 Km.	P o	Gral Pico 329 Km.	P	Realicó 475 Km.	P.	Gral.Pico 712 Km.	P.
1	J.Manzano	1h.08'55"	3º	1h.55'41"	1º	2h.46'20"	1º	4h.07'50"	2º
2	A.J.Rios	NO LARGO							
3	Di Palma	1h.08'28"	5º	2h.02'40"	4º	3h.02'00"	6º	4h.31'38"4/5	5º
4	F.Peduzzi	1h.09'25"	6º	2h.03'06"	6º	2h.58'55"	5º	4h.35'03"1/5	6º
5	E.Casá	1h.07'06"	1º	1h.55'44"	2º	2h.46'45"	2º	4h.07'30"2/5	1º
6	J.C.Latuf	ABANDONO							
7	Serra Lima	1h.12'23"	8º	2h.07'29"	7º	ABANDONO			
8	Alzaga	1h.08'08"	4º	2h.00'54"	3º	2h.54'00"	3º	4h.18'44"3/5	3º
9	J.Perkins	1h.07'13"	2º	3h.14'07"	13	ABANDONO			
10	O.Cordonier	1h.10'30"	7º	2h.02'54"	5º	2h.56'55"	4º	4h.22'35"1/5	4º
11	H.Rey	1h.17'00"	9º	2h.07'38"	8º	3h.11'30"	7º	4h.45'45"1/5	8º
12	C.Saladino	1h.17'15"	10	2h.08'15"	9º	ABANDONO			
13	S.Aloé	1h.19'45"	13	ABANDONO					
14	A.Santoro	1h.19'00"	12	2h.17'45"	11	3h.21'05"	9º	4h.54'56"	9º
15	R.Chabert	1h.18'35"	11	2h.13'51"	10	3h.11'58"	8º	4h.43'28"1/5	7º
16	R.Córdoba	1h.21'50"	14	2h.19'50"	12	3h.23'06"	10		10º
17	A.Eterovich	ABANDONO							
18	E.León	1h.38'30"	15	ABANDONO					
19	R.Martinez	ABANDONO							
20	J.R.Risatti	NO LARGO							
21	N.Biglieri	NO LARGO							
22	J.Luluaga	NO LARGO							
23	J.Faustino	NO LARGO							
24	C.Loefel	NO LARGO							
25	R.Vigorito	NO LARGO							
26	A.Tempone	NO LARGO							
27	O.Gougy	NO LARGO							
28	E.Bauch	NO LARGO							

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La calidad WAGNER LOCKHEED garantía para sus frenos

Cuando usted usa el Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED, está seguro que en cualquier momento, a cualquier temperatura, sus frenos responderán. ¡No por nada es la marca preferida por los fabricantes de automotores!

Para viajar seguro, haga revisar sus frenos periódicamente y exija que le coloquen Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED.

Además, lleve siempre en su automóvil o camión, una lata de 0,350 lts.

FLUIDO PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. EN SUS ESTABLECIMIENTOS DE JOSE LEON SUAREZ, PROV. DE BUENOS AIRES, BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION, U.S.A.

En Arrecifes no hubo nada que hacer con el "Chevytú"

La Primera Vuelta al Centro del País del San Francisco Auto Club

El San Francisco Auto Club anuncia para el 20 de este mes su Primera Vuelta Centro del País para coches de T.C. Las diferentes subcomisiones se encuentran desplegando actividades propias de sus funciones, reforzadas a diario por aficionados que aportan su apoyo y no ocultan su satisfacción por tener dentro de poco tiempo y por primera vez en una vasta zona del país, a los hombres de la categoría máxima del automovilismo argentino. Es así como la Subcomisión de Circuito, ha finalizado ya la confección de gran cantidad de carteles de buen tamaño que pintados con fondo amarillo y letras negras, indicarán cuanto accidente tenga el camino que, sumado a la marcación de ruta con colores rojo-blanco-rojo, brindará a todo participante una perfecta orientación del camino a seguir.

La gente de esta popular entidad cordobesa no ha descuidado detalles de organización trabajando incansablemente y entre los muchos aciertos, corresponde señalar el de la entrega de premios que se realizará inmediatamente después de finalizada la competencia y durante el almuerzo criollo, para no demorar así a volantes que tengan que regresar a sus respectivos hogares debiendo recorrer largas distancias. Los premios en efectivo ascienden a $ 1.313.250, correspondiéndole al primero la cantidad de $ 300.000 y al acompañante, $ 25.000. La escala va descendiendo proporcionalmente hasta el décimo clasificado, que percibirá $ 20.000. También se asignaron premios para las vueltas, correspondiéndole al ganador de cada una $ 50.000, al segundo 30 mil y al tercero, 20 mil. Los "no" ganadores percibirán la siguiente escala de remuneraciones: 1º, $ 50.000; 2º, $ 25 mil; 3º, $ 20 mil y 4º, $ 15 mil.

Además de estos premios en efectivo, serán distribuidos numerosos y valiosos trofeos, donados por la industria y comercio de todos los lugares señalados dentro del circuito a recorrer.

IMPORTANTE

Suscribirse a ASES Y MOTORES significa asegurarse sin molestias el historial más completo del automovilismo argentino y extranjero. No corra el riesgo de quedarse con una colección incompleta al agotarse un número determinado de nuestra revista, recibiendo el mismo mensualmente en su domicilio sin recargo alguno. En esta nueva etapa de su floreciente vida y en su continua evolución, ASES Y MOTORES abre un nuevo registro de suscriptores, con una interesante oferta: todos aquellos que envíen el cupón que insertamos al pie, antes del 30 del actual abonarán solamente el 50 por ciento del valor de la suscripción hasta fin de 1965. El precio de la suscripción por año es de $ 360 y si usted envía el cupón antes del 30 del corriente pagará solamente $ 180. Recorte el cupón que va al pie.

Señor Administrador de ASES y MOTORES

Sírvase suscribir a:

Nombre y Apellido .....

.....

Dirección .....

.....

Desde el ..... de 196..

Hasta el ..... de 196..

Acompaño la cantidad de m$n. .....

en .....

importe de esta suscripción.

Saluda a Ud. muy atentamente.

.....

FIRMA

El importe de la suscripción debe ser pagado por adelantado, en cheques, giros postales o bancarios, a la orden de ASES Y MOTORES.

Dirija la correspondencia a nombre del Señor Administrador de ASES Y MOTORES. Larrea 52, Capital.

Armando J. Ríos fue tercero en la cuarta vuelta y cuarto en la general. Su actuación fue magnífica y luchó en todo momento.

Ya no cabe ninguna duda sobre la urgente necesidad de una renovación en el nutrido lote de los esforzados participantes de las competencias de TC. Este nuevo éxito de Jorge Cupeiro en Arrecifes ratifica ampliamente todos los conceptos vertidos en ocasiones anteriores, aun en los casos que por una u otra causa se viera obligado a abandonar. En estos casos —abandonó— siempre evidenció mientras estuvo en carrera, las bondades del "Chevytú" que ha venido a revolucionar el ambiente con el beneplácito de quienes, como Froilán González y los Bellavigna, creen firmemente en un panorama más amplio que envolverá a todos aquellos que crean y se aferran a la célebre sentencia de "renovarse es vivir". Y esto no constituye ninguna novedad. Los hechos lo vienen demostrando en forma continua y ya no caben argumentos para poder justificar a los remisos.

Un ejemplo de esto lo han dado los hermanos Emiliozzi al postergar sus presentaciones hasta terminar con un nuevo motor acorde con las exigencias cada vez mayores dentro de esta revolución nuevaolera que viene arrasando como Cupeiro, Ciani y Loeffel. Por más habilidad que se tenga en la conducción y por más cálculos que se hagan, resulta muy gravoso competir con quienes han logrado como en el caso del "Chevytú", otorgarle unos kilómetros más que gravitan considerablemente. En Arrecifes se tuvo la prueba palpable. De los cinco circuitos que completan la competencia, Cupeiro se adjudicó cuatro en forma matemática, con una regularidad de cronómetro que no deja ninguna duda sobre su capacidad conductiva y el rendimiento de la máquina. Pairetti y Di Palma fueron siempre los escoltas, salvo en la cuarta vuelta que dejaron esa posición a Alzaga y Ríos.

Ya antes de la partida y de acuerdo a lo visto en las pruebas de clasificación en la víspera, solamente podían ofrecerle lucha —salvo alguna circunstancia especial e imprevista— Pairetti, que reaparecía, Gimeno y Di Palma. Los otros, con menos velocidad, representarían un papel secundario, salvo en los casos de Ríos y Alzaga que tenían también posibilidades.

Pero el desarrollo de la competencia justificó estas apreciaciones, ya que al aguantar bien el "Chevytú" no hubo con que darle y salvo la deserción de Gimeno cuando estaba entreverado, todos los que citamos más arriba estuvieron en el lote de avanzada en la clasificación, de acuerdo a lo presumible.

CADA VUELTA

La actuación cumplida por los primeros en cada vuelta, tuvo la siguiente clasificación:

Primera Vuelta: 1º, Jorge Cupeiro, en 36'7''1|5; 2º, Carlos A. Pairetti, en 36'17''4|5 y 3º, Luis Di Palma, en 37'44''2,5. Promedio: 185.963 kilmetros.

Segunda vuelta: 1º, Pairetti, en 36'02''2|5; 2º, Cupeiro, en 36'12'' 4|5 y 3º, Luis Di Palma, en 36' 58''3|5. Promedio: 186.376 km.

Tercera vuelta: 1º, Cupeiro, en 36'13''; 2º, Pairetti, en 36'34''1|5 y 3º, Luis Di Palma, en 37'05''1|5. Promedio: 185.485 kilómetros.

Cuarta vuelta: 1º, Cupeiro, en 36'2|5; 2º, R. de Alzaga, en 37' 23'' y 3º, A. J. Ríos, en 37'44''1|5. Promedio: 186.548 kilómetros y record de vuelta.

Quinta vuelta: 1º, Cupeiro, en 37'16''3|5; 2º, Pairetti, en 37'27'' y 3º, Luis Di Palma, en 37'28''4,5. Promedio: 180.193 kilómetros.

El pibe Luis Di Palma corrió en forma pareja estando siempre prendido. Solamente lo superaron al final Cupeiro y Pairetti.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El "Chevytú" conducido por Cupeiro entra a toda ve locidad en un puente. Lo hizo en tiempo record.

PUNTAJE

Disputada la Vuelta Arrecifes, el puntaje para el Campeonato Argentino es el siguiente:

Dante Emiliozzi	60
Rodolfo Alzaga	29
Jorge Cupeiro	24
Carlos A. Pairetti	24
Carlos W. Loeffel	21
Eduardo Casá	15,50
Marcos Ciani	15
Oscar Cordonnier	10
Luis Di Palma	10
Hugo A. Gimeno	10
A. Viale del Carril	10
Raúl Gougy	7
Antonio Bertolotto	6,50
Raúl Chabert	6
José Manzano	6
Juan M. Bordeu	6
Carlos Marincovich	4
Erverto Rodríguez	3
Armando J. Ríos	2,50
Raúl Jara	2
Vicente Sergio	2
Norberto S. Aloé	
Pablo Facchini	1
Julio Faustino	1
Carmelo Galbato	1

LA CARRERA

De los 48 inscriptos, 9 faltaron a la cita: Faustino, "Barraux", Massara, Villa, De Antoni, Rodríguez, Tortoni, Marcelino y "El Favorecido". Como dato interesante debemos destacar la presencia de Oscar Guerrero que se alineó con un Valiant III de carrocería convencional. Juan Carlos Pekins tuvo problemas con la tapa de cilindros antes de largar, pero logró solucionarlo oportunamente.

Al cabo de la primera vuelta de las cinco, Cupeiro y Pairetti habían conseguido poner cierta distancia con sus perseguidores que eran Di Palma, Alzaga, "Sandokan II" y Cupeiro, al cumplir la misma ya habían superado el record de Emiliozzi que era de 185,007, al establecer para ese recorrido, 185,963 kilómetros.

El duelo entre los dos primeros se hacía más intenso y "Sandokan II" intentó arremeter, pero cuando parecía que comenzaría a descontar, fallas en los cilindros de su coche le hicieron reducir la marcha primero y abandonar después. Al paso por segunda vez por el control de Arrecifes —223km.900 de recorrido— Pairetti se había colocado a 1s.1|5 del puntero, en tanto que Di Palma, afianzado en el tercer puesto, aventajaba a Alzaga por 2m.6s.2|5. En las posiciones posteriores la diferencia era ya más notable, observándose solamente el adelanto de Cottet, que había pasado al octavo lugar.

Antes de la mitad de la carrera la lucha se había circunscripto a los dos hombres que marchaban en la posición de vanguardia. Mientras Pairetti descontaba en el pavimento, Cupeiro se afirmaba en la tierra, de manera que la diferencia entre ambos no llegaba a ser en ningún momento acentuada. En la tercera vuelta Cupeiro registró un tiempo de 1h.48m.32s. y a 22s.2|5 se encontraba su perseguidor, lo que equivale a decir que aquél tenía con respecto al circuito anterior una ligera ventaja. Galbato se detuvo unos instantes por inconvenientes en el motor, pero reanudó posteriormente, sin evitar que Cordonnier se le acercara peligrosamente.

Antes de completarse la cuarta vuelta Carlos A. Pairetti se detuvo para cambiar el neumático, operación en la que demoró 2m. Por eso, al pasar nuevamente por Arrecifes la diferencia a favor del puntero era ya bien notoria, puesto que su tiempo neto hasta allí era de 2h. 24m.32s.2|5 y el de Pairetti 2h27m. 25s., vale decir que a pesar del contratiempo de éste, aquél había aumentado la que existía a su favor.

Tal como se presentaba la carrera era poco probable que a Cupeiro se lo desalojara de esa ubicación en el camino y en la carrera, porque quienes venían corriendo desde atrás no podían —salvo imprevistos— hacer peligrar su triunfo. En la lucha por el tercer lugar, al que todavía aspiraba Alzaga, la detención de éste a muy pocos kilómetros de la llegada favoreció en cierto modo a Di Palma, quien, de pronto se vio sin oponentes, ya que también Gimeno había desertado.

Controlando la carrera sin rivales a la vista Cupeiro cubrió los últimos kilómetros hasta llegar triunfador a Arrecifes. Tras él arribaron Pairetti y Di Palma, ambos vecinos de la ciudad, a quienes el público tributó una calurosa acogida.

CLASIFICACION

1º, Jorge Cupeiro, 3h.1m.49s., a un promedio de 184km.719; 2º, Carlos A. Pairetti, 3h.4m.52s.3|5; 3º, Luis R. Di Palma, 3h.8m.38s.; 4º, Armando J. Ríos, 3h.12m.23s.; 5º, Oscar Cordonnier, 3h.16m.4s.2|5; 6º Rodolfo Alzaga, 3h.18m.24s.; 7º, Héctor Rey, 3h.18m.55s.3|5; 8º, Carmelo Galbato, 3h.19m.32s.; 9º Ovidio Tintorelli, 3h.20m.56s. y 10º, Raúl Cottet, 3h.24m.1s.3|5.

GANADORES DE LA CARRERA

Los ganadores de la Vuelta de Arrecifes, desde su primera realización en 1959 hasta el presente, fueron:

Año	Volante	Marca	Promedio
1959	Carlos Menditeguy	Ford	160km.618
1960	Juan Gálvez	Ford	161km.347
1961	Jorge Farabollini	Ford	169km.791
1962	Armando J. Ríos	Chevrolet	176km.642
1963	Dante Emiliozzi	Ford	183km.304
1964	Luis Di Palma	Chevrolet	180km.522
1965	Jorge Cupeiro	Chevrolet	184km.719

Se corrió en todas las oportunidades en un circuito de 111km.950 cubierto cinco veces, para totalizar la distancia de 559km.750.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JIM CLARK

Un Notable Triunfo de JIM CLARK en Indianápolis

INDIANAPOLIS (Especial). — Desde 1916, oportunidad en que se impuso el italiano Darío Resta con un coche Peugeot, los norteamericanos no conocían la derrota en su tradicional pista de Indianápolis, donde las máquinas Offenhauser tenían el predominio absoluto ganando en seguidillas 20 competencias, cuando rompieron el predominio de la Maseratti, que venció en los años 1939 y 1940. Ahora ha sido un escocés, Jim Clark, quien quebró la rutina al comando de un Lotus-Ford, imponiéndose en las famosas 500 Millas en tiempo récord, tras sostener enconado duelo con el vencedor del año pasado, Foyt, hasta que éste abandonó por fallas en su máquina. La clasificación final de la prueba fue la siguiente:

1º) Jim Clark (Gran Bretaña), sobre "Lotus Ford", recorrió las 500 millas (804.500 kilómetros), con un promedio horario de 150,686 millas, o sea 241,976 kilómetros por hora, lo que constituye nuevo récord (el antiguo, que pertenecía a Foyt, era de 237,086, y fue obtenido en 1964); 2º) Parnelli Jones (EE.UU.), "Lotus Ford"; 3º) Mario Andretti (EE.UU.), "Ford"; 4º) Al Miller (EE.UU.), "Lotus Ford"; 5º) Gordon Johncock (EE.UU.), "Ford"; 6º) Mickey Rupp (EE. UU.), "Gerard Offenauser"; 7º) Don Branson (EE.UU.), "Watson Ford"; 8º) Walter Hangsen (EE. UU.), "Offenhauser"; 9º) Al Unser (EE.UU.), "Lola Ford"; 10º) Eddie Johnson (EE.UU.), "Offenhauser" clásico, y 11º) Len Sutton (EE.UU.), "Ford".

NOTA de la R. — Debido a que las 500 Millas de Indianápolis se corrieron coincidiendo con el cierre de este número, reservamos una información amplia con grandes notas gráficas para nuestra próxima edición. En esa oportunidad encontrarán los lectores una verdadera historia de esta clásica carrera, así como también amplios datos estadísticos. La premura del tiempo no nos permite hacerlo en este número, limitándonos a la breve información del resultado. Los tiempos de la clasificación pueden sufrir modificaciones cuando esta edición haya entrado en máquina.

GRAHAM HILL GANO POR TERCERA VEZ EN MONACO

MONTECARLO. — El volante Graham Hill, con un BRM, ganó por tercera vez consecutiva el Gran Premio Automovilístico de Montecarlo para coches de fórmula uno, con puntos para el campeonato mundial de conductores. La prueba fue una tenaz lucha entre los BRM y los Ferrari.

El italiano Lorenzo Bandini ocupó el segundo lugar, con un Ferrari, y el escocés Jack Stewart se clasificó tercero, con un BRM.

El campeón mundial John Surtees, de Gran Bretaña, estuvo entre los tres primeros hasta la última vuelta, cuando su Ferrari se quedó por falta de combustible. Lo empujó luego hasta lograr una llegada técnica.

Hill conducía su coche a gran velocidad, cuando en la vigésima quinta vuelta se detuvo bruscamente debido a que creyó que se incendiaba el motor. Pero no fue así y, cuando arrancó otra vez, estaba en el quinto lugar. Minutos más tarde, Stewart hizo un trompo en una curva y perdió tres posiciones.

El australiano Jack Brabham, con un Brabham-Cooper-Climax, fue el puntero durante varias vueltas, pero Bandini, seguido por John Surtees en otro Ferrari, posteriormente lo superó. Luego se ubicaron Hill y Stewart.

Al promediar la carrera el australiano Paul Hawkins perdió la dirección del coche y cayó en la bahía en medio de lujosos yates fondeados allí. Los funcionarios de la carrera dijeron que no sufrió heridas. Hawkins, en un Lotus 33, marchaba velozmente por un sector sinuoso cuando se produjo el accidente.

Graham Hill, conduciendo con gran serenidad y empuje, en juego de equipo con Stewart, luchó constantemente por pasar a Bandini y una vez que lo consiguió empezó a superar records y batió con 1m.31s.7 el suyo que señaló el año último.

La clasificación de la prueba fue la siguiente:

1º, Graham Hill, 2h.37m.6, a un promedio de 119,637 km.; 2º, L. Bandini, 2h.38m.4?s.; 3º, Jack Stewart, 2h.39m.21s.5; 4º, J. Surtees, a una vuelta; 5º, B. Mc Laren, a dos vueltas; 6º, J. Siffert, a dos vueltas; 7º, J. Bonnier, a tres vueltas; 8º, D. Hulme, a ocho vueltas; 9º, B. Anderson, a quince vueltas, y 10º, P. Hawkins.

CAMPEONATO

Disputadas dos pruebas por el campeonato mundial de conductores (Africa y Montecarlo) el puntaje de los volantes es el siguiente:

Graham Hill	13
Jim Clark	9
John Surtees	9
Lorenzo Bandini	6
Jackie Stewart	5
Bruce McLaren	4
Mike Spence	3

TRIUNFADORES ANTERIORES

Año	Ganador	Automóvil	Prom.
1929	W. Williams	Bugatti	80,194
1930	René Dreyfus	Bugatti	86,317
1931	Louis Chiron	Bugatti	87,062
1932	Tazio Nuvolari	Alfa Romeo	89,822
1933	Achiles Varzi	Bugatti	91,808
1934	Guy Moll	Alfa Romeo	90,202
1935	Luigi Fagioli	Mercedes-Benz	93,607
1936	Rudolph Caracciola	Mercedes-Benz	83,195
1937	Manfred von Brauchitsch	Mercedes-Benz	101,815
1948	Giuseppe Farina	Maserati	96,145
1950	Juan M. Fangio	Alfa Romeo	98,700
1955	Maurice Trintignant	Ferrari	105,914
1956	Stirling Moss	Maserati	104,514
1957	Juan M. Fangio	Maserati	104,202
1958	Maurice Trintignant	Cooper-Climax	109,400
1959	Jack Brabham	Cooper-Climax	107,361
1960	Stirling Moss	Lotus-Climax	108,596
1961	Stirling Moss	Lotus-Climax	113,787
1962	Bruce Mc Laren	Cooper-Climax	113,296
1963	Graham Hill	B.R.M.	116,550
1964	Graham Hill	B.R.M.	116,910
1965	Graham Hill	B.R.M.	119,637

En La Cumbre Ganaron Guimarey, Riva, Pedelaborde y P. Sancha

LA CUMBRE. — Tal como se había anunciado, se llevó a cabo la competencia para coches de paseo de fabricación nacional, programada y organizada por la Comisión de Fomento y Turismo de La Cumbre y el Club de Automóviles Sport. Esta competencia se realizó con la participación de cuatro categorías: "A", hasta 850 cc.; "B", de 851 a 1000 cc.; "C", de 1001 a 1600 cc., y "D", de 1601 en adelante. Los participantes debieron cumplimentar un circuito de 20 kilómetros de extensión, cubierto en 20 oportunidades, a los efectos de totalizar 400 kilómetros de recorrido, siendo el desarrollo de cada vuelta el siguiente: partida de La Cumbre, pasando por Cruz Chica, Cruz Grande, Los Cocos, San Esteban y regreso, circuito realmente exigente para los pilotos, especialmente en el tramo comprendido entre Cruz Chica y Los Cocos, habiendo merecido, por sus características topográficas la denominación de Nurbmurgring argentino. Luego de interesantes alternativas se impuso Roberto Pedelaborde, que venció en la categoría "C", con un tiempo de 3h.25'44" y un promedio de 118,033. En la categoría "A" triunfó Carlos Guimarey, en 3h.26'25"; en la "B", Tulio Riva, en 3h.31'35", y en la "D", Pedro Sancha, con un tiempo empleado de 3h.32'45". La carrera no tenía puntaje para el campeonato.

JORGE CUPEIRO

"copó la banca" en Pergamino

PERGAMINO resultaba indudablemente una incógnita para varios de los aspirantes a ganar la competencia. A Jorge Cupeiro le preocupaba comprobar el aguante de su ya famoso "Chevy", ya que anda bien, responde a las exigencias y de pronto aparecen las "nanas" que postergan ambiciones. Emiliozzi pensaba en Sogoló y el anunciado esperimento que haría con el F-100 con motor encamisado y que lo probaría en esa carrera. Otros tenían distintas causas. Pero lo cierto es que había preocupaciones y recelos en los diálogos previos en la víspera de la carrera. Pero Sogoló no corrió y la preocupación de Dante y Torcuato ya no fue tanta, pese a que quedaba colgado el interrogante de lo que harían Loeffel, Cupeiro y Hugo Gimeno, quien con su Valiant, ya es una indiscutible realidad dentro del panorama de carretera. El planteo Cupeiro-Loeffel era terminante: adelantarse a los hombres de Olavarría, mientras que éstos, que conocen perfectamente cómo anda el "Chevytú" también tenían sus planes: correr a fondo donde se pudiera, pero sin forzar ni buscar imposibles. Emiliozzi sabe perfectamente todo lo que da su Ford y se ajusta a eso sin salirse de las normas. Por eso llega casi siempre y es por eso, también, que casi siempre gana.

Y esta vez el coche del binomio Cupeiro-Froilán González pudo finalizar la competencia (anduvo como un avión) y logró imponerse con una ventaja de dos minutos aproximadamente al campeón que "hizo su carrera" aceptando el mayor rendimiento de la máquina del vencedor, a sabiendas. Es que también el crédito de Olavarría se inclina hacia el modernismo, reconociendo méritos y virtudes.

La competencia constaba de cinco vueltas a un circuito de 108,350 kilómetros para totalizar 541,750 de carrera y fue en el tercero cuando una pérdida de aceite en la máquina de Cupeiro comenzó a empañar el parabrisas, pareciendo que allí nacerían las dificultades que siempre lo relegaban. Pero afortunadamente en la última curva estaba el ingeniero Sierra con los auxilios y subsanó el inconveniente y en el apurar del "Chevy" para recuperar el terreno perdido, logró el record de la vuelta con 199,2 kilómetros. El promedio general sin embargo fue de 193,570, inferior al que lograra anteriormente Emiliozzi, que fue de 194,307 kilómetros por hora.

INTENSA LUCHA

De los 54 inscriptos, 38 se presentaron en la partida y a poco de andar kilómetros, ya se fue perfilando una lucha intensa entre dos grupos completamente definidos. El grupo de avanzada lo componían Loeffel, Cupeiro, Gimeno, Emiliozzi, Gougy, Tarducci y Faustino. El otro, ya bastante relegado, ofrecía lucha pero no peligro. Después, más adelante, estos dos últimos se fueron relegando y reduciendo a unos pocos el lote de aspirantes al triunfo.

El Chevytú anduvo con la serenidad y velocidad de un avión y superó al Ford de Emiliozzi en reñida carrera

Al cabo de la primera vuelta —cinco en total debían efectuarse— las posiciones eran éstas: 1º, Loeffel, 33m39s, a un promedio de 193km194; 2º, Gimeno, 33m48s; 3º, Cupeiro, 33m48s2|5; 4º, Gougy, 34m4s; 5º, Tarducci, 34m53s; 6º Faustino, 34m59s; 7º, Emiliozzi, 35m2s2|5; 8º, Cordonnier, 35m9s2|5; 9º, Cottet, 35m20s3|5 y 10º, Tortone, 35m25s.

SEGUNDA VUELTA

Decayó un tanto el promedio en la segunda vuelta. Tal vez con el propósito de conservar el auto, cedieron, aunque levemente, los primeros y ello permitió que se registraran algunas variantes en el pelotón puntero. Cupeiro desa-

Raúl Cottet, que fue durante much

40 AÑOS AL SERVICIO AUTOMOTOR DISTRIBUYENDO MARCAS DE PRESTIGIO MUNDIAL

FILTROS FRAM

WILL L. S

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Oportuna nota que evidencia con toda claridad cómo se luchó en Pergamino. Separados por pocos metros, vemos a Jorge Cupeiro, Carlos N. Loeffel y Dante Emiliozzi. Nótese también cómo el público se ubicó peligrosamente en la curva. Una pinchadura y... podría producirse una verdadera catástrofe.

¡Qué fintas para el Club del Clan!... Jorge Cupeiro y el ingeniero Sierra antes de la largada del primero, posan para nuestro fotógrafo. Con una guitarra y una canción melancólica cantada a dúo habrían hecho capote entre el elemento femenino.

... años acompañante de Juan Gálvez, fue en Pergamino uno de los animadores ...al final logró un significativo sexto puesto.

Raúl Gougy volvió a caminar bien ratificando condiciones para entreverarse en el lote de eternos candidatos.

...rican Brakeblok
...A PARA FRENOS Y
...OS DE EMBRAGUE

AMORTIGUADORES FRIC-ROT Gabriel

AROS DE PISTON
Y VALVULAS
TP Thompson

...SMITH S A C I

LUIS SAENZ PENA 443/447 · T E. 38-2011 · BUENOS AIRES

Las dos revelaciones de este año, Hugo Gimeno y Raúl Gougy, al entrar casi apareados en la recta. Fue uno de los muchos momentos emotivos vividos en Pergamino.

lojó a Gimeno, en tanto Emiliozzi hacía lo propio con Tarducci y Faustino. La ubicación de los volantes, por tiempo, al registrarse el segundo paso por Pergamino —216km700, era la que sigue: 1º, Loeffel, 1h7m39s, a un promedio de 192km130 por hora; 2º, Cupeiro, 1h7m46s; 3º, Gimeno, 1h7m 47s1|5; 4º, Gougy, 1h7m59s; 5º, Emiliozzi, 1h9m3s; 6º, Tarducci, 1h9m28s2|5; 7º, Faustino, 1h9m 36s; 8º, Cottet, 1h10m21s; 9º, Cordonnier, 1h10m23s1|5.

En el curso de la tercera vuelta, nuevos cambios se registraron en los lugares de vanguardia, pero ellos relativamente fugaces. Lo único realmente positivo resultó el avance del campeón, quien si bien daba la sensación de ajustarse a un andar sin prisa, iba, no obstante, ganando terreno en forma paulatina. Así lo indicaba la clasificación parcial al término de esa vuelta —325km050—: 1º, Loeffel, 1h41m15s2|5, con un promedio de 192km601; 2º, Cupeiro, 1h41m 41s4|5; 3º, Gimeno, 1h41m53s; 4º, Emiliozzi, 1h42m31s1|5; 5º, Tarducci, 1h43m47s; 6º, Faustino, 1h44m 15s; 7º, Cottet, 1h45m22s; 8º, Cordonnier, 1h45m29s; 9º, Gougy, 1h45m40s y 10º, Galbato, 1h45m47s.

Al entrar los corredores en la cuarta vuelta pudo observarse que la máquina del hasta ese momento puntero, Carlos Loeffel, no respondía en la medida en que era exigida por su conductor. Por eso no sorprendió que Cupeiro, que parecía venir corriendo a la expectativa, tomara inmediatamente su lugar como si realizara un sincronizado juego de equipo. Emiliozzi, por su parte, seguía descontando terreno y se había ubicado ya segundo en el camino —aprovechando una momentánea detención de Loeffel—, mientras que, desde atrás, Raúl Gougy avanzaba vestigiosamente.

Al registrarse el nuevo paso por Pergamino, la clasificación era la que sigue: 1º, Cupeiro, 2h14m20s, a 193km578 de promedio; 2º, Gimeno, 2h16m1|5; 3º, Loeffel, 2h16m6s2|5; 4º, Emiliozzi, 2h16m22s3|5; 5º, Faustino, 2h18m 39s; 6º, Gougy, 2h19m42s2|5; 7º, Cottet, 2h20m15s2|5; 8º, Cordonnier, 2h20m34s2|5; 9º, Galbato, 2h 22m29s1|5 y 10º, Luluaga, 2h 22m30s4/5.

TRIUNFA CUPEIRO

El último circuito iba, sin duda, a resultar emocionante. Por un lado Cupeiro, lanzado audaz y decididamente al frente, buscando concretar una victoria duramente elaborada, y Emiliozzi por el otro, jugándose en los kilómetros finales para imponer una vez más su calidad de campeón, favorecido en parte por el retraso de Loeffel. Los cien kilómetros últimos depararon una lucha ardorosa, brillante, digna del prestigio de sus protagonistas. Cupeiro, con el Chevytú, que le respondió ampliamente, no sólo no cedió sino que procuró aumentar la ventaja, en tanto que el campeón, en ponderable esfuerzo, superaba por tiempo a Gimeno y se ubicaba así segundo en la clasificación general.

CLASIFICACION GENERAL

1º, Jorge Cupeiro, 2h47m55s2|5, a un promedio de 193m570; 2º, Dante Emiliozzi, 2h50m1|5; 3º, Hugo Gimeno, 2h50m17s; 4º, Raúl Gougy, 2h53m2s2|5; 5º, Carlos Loeffel, 2h54m4s; 6º, Raúl Cottet, 2h55m10s1|5; 7º, Oscar Cordonnier, 2h55m30s3|5; 8º Ovidio Tintorelli, 2h57m39s1|5; 9º, Juan Luluaga, 2h58m11s3|5 y 10º, Carmelo Galbato, 2h58m54s4|5.

RADIOGRAFIA EN NUMEROS DE LA COMPETENCIA

Nº	Piloto	Pergamino 1º Vuelta	P.	Pergamino 2º Vuelta	P.	Pergamino 3º Vuelta	P.	Pergamino 4º Vuelta	P.	Pergamino 5ºVuelta	Posicion FINAL
1	D.Emiliozzi	35'02"	8º	1h.08'39"	5	1h.42'31"	4	2h.16'26"	4	2h.50'00"	2º
2	L.Di Palma	ABANDONO									
3	N.Polinori	NO LARGO									
4	O.Cordonier	35'09"	6º	1h.10'23"	9	1h.45'49"	7	2h.20'34"	8	2h.55'30"	7º
5	J.Cupeiro	33'48"	3º	1h.07'46"	2	1h.41'41"	2	2h.14'20"	1	2h.47'55"	1º
6	C.Loefell	33'39"	2º	1h.07'39"	1	1h.41'15"	1	2h.16'06"	3	2h.54'04"	5º
7	C.Galbatto	37'22"	17	1h.11'23"	11	1h.45'47"	9	2h.22'29"	10	2h.58'54"	10º
8	C.Menditeguy	NO LARGO									
9	Sandoken"	35'42"	12	ABANDONO							
10	R.Gougy	34'04"	4º	1h.07'59"	4	1h.45'40"	8	2h.19'42"	6	2h.53'02"	4º
11	H.Gimeno	33'48"	1º	1h.07'47"	3	1h.41'53"	3	2h.16'00"	2	2h.50'17"	3º
12	E.Rodriguez	NO LARGO									
13	E.Tortone	35'25"	11	ABANDONO							
14	A.J.Rios	ABANDONO									
15	J.Faustino	34'59"	7	1h.09'36"		1h.44'15"	6	2h.18'39"	5	3h.01'03"	11º
16	N.Aloé	ABANDONO									
17	M.Feijoo	ABANDONO									
18	F.Peduzzi	NO LARGO									
19	J.Martinez	NO LARGO									
20	R.Cotet	35'20"	10	1h.10'21"	8	1h.45'22"	10	2h.20'15"	7	2h.55'10"	6º
21	N.Marsilli	NO LARGO									
22	J.Luluaga	35'56"	13	1h.11'18"	10	1h.46'47"	12	2h.22'30"	11	2h.58'11"	9º
23	A.Sogolo	NO LARGO									
24	L.Ferraris	38'28"	23	1h.17'16"	19	1h.53'43"	17	2h.30'57"	13	3h.09'31"	13º
25	A.Muñoz	NO LARGO									
26	L.Villa	ABANDONO									
27	M.Tarducci	34'53"	6	1h.09'28"	6	1h.43'47"	5	2h.32'15"	15	3h.19'12"	17º
28	H.Marcellino	36'17"	15	1h.11'42"	12	1h.51'58"	14	2h.28'59"	12	3h.05'50"	12º
29	O.Tintorelli	35'58"	14			1h.46'25"	11	2h.22'02"	9	2h.57'39"	8º
30	O.Tejerina	37'54"	21	1h.15'45"	17	2h.16'50"	23	2h.53'08"	20		
31	A.Gallo	37'30"	19	1h.14'42"	14	1h.54'52"	18	ABANDONO			
32	"Catacho"	NO LARGO									
33	A.Eterovich	34'23"	5	1h.22'05"	24	2h.27'15"	27	ABANDONO			
34	A.Leguizamon	ABANDONO									
35	"Ataleya"	ABANDONO									
36	J.Masera	39'05"	24	1h.16'56"	18	1h.54'52"	18	2h.32'36"	16	ABANDONO	
37	F.Maseratessi	36'39"	16	1h.13'11"	13	1h.52'44"	15	ABANDONO			
38	A.Salinas	NO LARGO									
39	N.Arosa	ABANDONO									
40	O.Sposetti	NO LARGO									
41	S.Gonzalez	ABANDONO									
42	J.C.Silvestro	41'01"	28	1h.20'42"	22	1h.59'25"	21	2h.37'47"	18	3h.16'28"	16º
43	A.Canal	ABANDONO									
44	D.Nardini	39'58"	27	1h.18'31"	20	1h.57'03"	20	2h.35'49"	17	3h.14'27"	15º
45	N.Biglieri	47'45"	29	1h.48'22"	25	BANDONO					
46	"Bamfé"	ABANDONO									
47	M.Yacuzzi	39'56"	26	1h.20'48"	23	ABANDONO					
48	C.Pairetti	NO LARGO									
49	V.Cadierno	37'32"	20	ABANDONO							
50	O.Romano	NO LARGO									
51	O.Guerrero	NO LARGO									
52	A.Bevilacqua	NO LARGO									
53a	ADesta	NO LARGO									
54	M.Silvani	38'08"	22	1h.15'29"	15	1h.52'58"	16	2h.31'55"	14	3h.13'12"	14º

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INTERESANTE REUNION DE MOTOS EN EL AUTODROMO

EN EL Autódromo Municipal del Parque Almirante Brown y ante discreta cantidad de aficionados se disputó el programa organizado por la Federación Argentina de Motociclismo por el Premio Semana de Mayo, participando del mismo máquinas de la clase 125 cc. Standard, 175 cc. Fórmula Abierta Internacional y Sidecards 500 cc., también de Fórmula Abierta Internacional. La primera de las competencias programadas correspondía a la clase 125 Standard, sobre 15 vueltas al circuito 5, que tiene un perímetro de 2.126,31 metros, y desde el comienzo la lucha se entabló entre los dos hermanos Kissling, Arnaiz y Vivacqua. Al cumplirse las diez primeras vueltas, Jorge Kissling marchaba primero con un promedio de 106,178 kilómetros horarios, seguido de cerca por su hermano Raúl y a escasa distancia de éste venían Vivacqua y Arnaiz. Pero entre los cuatro no había 20 metros de distancia, lo que nos daba una pauta de lo reñido de la prueba. Pero a partir de allí comenzó a desplazarse vertiginosamente Arnaiz, dejando atrás a Jorge y Raúl Kissling, para adjudicarse finalmente la competencia. Corresponde destacar que cuando faltaban dos vueltas se quedó Vivacqua por desperfectos en la caja de velocidades, cuando tenía grandes probabilidades.

La clasificación de esta prueba para clase 125 cc. fue la siguiente: 1º Guillermo L. Arnaiz, en 18'10" 1/10 y un promedio de 105,436 kilómetros; 2º Jorge Kissling, en 18'12" 3/10; 3º Raúl Kissling, en 18'34" 2/10; 4º Alberto Gómez, en 19'24" 7/10, y 5º Domingo Redelice, con una vuelta menos.

FACIL JORGE KISSLING

La segunda prueba para motos de case 175 Fórmula Internacional se corrió en el mismo circuito que la anterior, pero sobre 20 vueltas, reparando la misma una cómoda victoria de Jorge Kissling, luego de varias alternativas de suspenso. Desde el comienzo la lucha quedó entablada entre Jorge y Raúl Kissling, que se fueron alejando de sus rivales, manteniéndose esa situación hasta la décima vuelta, ya que posteriormente Raúl, con desperfectos en la caja de veocidades, se vio relegado, pasando Jorge Kissling a comandar el lote, seguido ahora por Victorio Minguzzi.

Una nueva alternativa se produjo en la decimosexta vuelta, ya que Minguzzi, al engranársele la caja, sufrió un vuelco sin consecuencias, pero que permitió a Jorge Kissling afirmarse aún más, sacando una vuelta de ventaja, seguido de Arnaiz, pero sin que éste fuera una amenaza.

La clasificación fue la siguiente: 1º Jorge Kissling en 22'54' 3/10, a un promedio de 106,760 kilómetros; 2º G. L. Arnaiz, en 24'6" 1/10 (19 vueltas); 3º A. Gómez, en 24'9" 3/10 (19 vueltas); 4º J. A. Rey, en 24'30" 9/10 (19 vueltas), y 5º V. Minguzzi, con 16 vueltas.

PRUEBA DE SIDECARS

La última prueba del programa fue para la categoría Sidecars de 500 cc. Fórmula Internacional, en el circuito Nº 10, con un perímetro de 2.625,01 metros. Esta competencia fue sobre 10 vueltas y debió lamentarse la ausencia de Juan y Rodolfo Fava, campeones argentinos en la especialidad, que no pudieron largar por habérsele empastado las bujías, hecho que en parte restó interés a la lucha que podía haberse entablado con su presencia. Desde la partida tomó la delantera Amleto Pomesano, acompañado por Julio Queremba, quien además de adjudicarse la prueba logró también el trofeo por record de vuelta al establecer 1'38" 1/10, con un promedio de 96,503 kilómetros. La clasificación final fue la siguiente: 1º A. Pomensano - J. Queremba, en 17'22" 8/10, a un promedio de 90,737 kilómetros; 2º E. Vanoli-O. Paulero (h.), en 17'55" 8/10; 3º H. y J. Lepiane, en 19'5" 7/10; 4º J. Gasalla-O. Prado, con una vuelta menos, y 5º E. y A. Grezzi, con solamente tres vueltas cumplidas.

TRIUNFO DE LA FERRARI EN NURBURGRING

ADENAU (Alemania). — El campeón mundial John Surtees, de Gran Bretaña, y Ludovico Scarfiotti, de Italia, dieron a Ferrari la cuarta victoria consecutiva en la carrera de los 1000 kilómetros de Nurburgring. El tiempo registrado fue de 6 horas y 53 minutos, a un promedio de 145km900 por hora. Fue la primera vez que en este circuito se emplea un tiempo inferior a 7 horas.

El segundo puesto correspondió también a Ferrari, conducido por el británico Mike Parkes y el francés Jean Guichet, el que arribó a 45 segundos del vencedor. Porsche, en un emocionante duelo con un Ferrari 1600, evitó que los italianos se ubicaran en los tres primeros lugares, al colocar en esa posición el coche de 8 cilindros que pilotearon los alemanes Joachim Bonnier y Jochen Rindt. Lorenzo Bandini y Nino Vaccarella, ambos italianos y a bordo de un Ferrari Dino, obtuvieron el cuarto puesto, en tanto que en el quinto se colocaron Umberto Maglioli, de Italia, y Herbert Linge, con un Porsche de 6 cilindros, y en el sexto Peter Noeker y Gunther Klass, alemanes, con otro Porsche de 6 cilindros.

En la primera categoría para coches de Gran Turismo, Robert Bondurant, de Estados Unidos, y Charles McLaree, de Gran Bretaña, con un Ford Cobra de 4,7 litros, ganaron con facilidad. Con este triunfo los Cobra se aseguraron el título mundial de esta clase en la presente temporada.

Los británicos Peter Sutcliffe y Peter Lumsden, con Ferrari, triunfaron en la clase 3 litros; un Porsche tripulado por los alemanes Antón Fischhaber y Ugo Schuetz, se impuso en la clase 1600 a 2000.

Un accidente fatal empañó la competencia, que fue presenciada por unas 300.000 personas; Honore Wagner, de 44 años, luxemburgués, chocó con su Alfa Romeo 1600 contra una pared y cayó a un precipicio. Poco después se anunció su deceso por intermedio del Automóvil Club Alemán, organizador de la competencia. Wagner, actual campeón de su país, era muy conocido en Europa por su actuación en carreras de larga distancia.

Con el triunfo logrado por Ferrari en esta importante prueba se afirma en el primer puesto del campeonato.

GANADORES DE LA CARRERA

Año	Ganadores	Automóvil	Promedio
1953	Ascari-Farina	Ferrari	120,3
1955	Jean Behra	Maserati	125,5
1956	Moss-Behra-Taruffi-Schell	Maserati	129,7
1957	Brooks-Cunningham-Reid	Aston-Martin	132,6
1958	Moss-Brabham	Aston-Martin	135,7
1959	Moss-Fairman	Aston-Martin	132,8
1960	Moss-Gurney	Maserati	133,2
1961	Gregory-Casner	Maserati	127,6
1962	Gendebien-Hill	Ferrari	132,6
1963	Surtees-Mairesse	Ferrari	133,1
1964	Scarfiotti-Vaccarella	Ferrari	140,0
1965	Scarfiotti-Surtees	Ferrari	145,9

CORRIERON FUERTE EN LOBOS

En Lobos se anduvo fuerte, bajo el auspicio del Automóvil Club local y sobre un circuito mitad asfaltado y mitad no, cuyo recorrido de 234 km. fue cubierto en dos vueltas consecutivas por los competidores. De los 64 volantes que allí estuvieron con el marcado propósito de meter fierro y de paso llevarse los puntos, ya que la prueba figura en el calendario deportivo con puntaje para el campeonato argentino, el más rápido resultó Francisco Mayorga.

Cumplidos los 468 km. que sumaban los dos circuitos con su Alfa-Romeo Giulia TI Super a un promedio de 161.180 km./h ya no quedó duda alguna sobre quien había sido la figura de la jornada, Juchet que lo siguió en el orden de llegada, aunque muy distanciado y sin chance cumplió una buena actuación con su Peugeot. Es necesario señalar además que no solo en la categoría de mayor cilindrada se marcaron buenos promedios, sino que tanto Marcial Fojo (Sabb 840) a 136,421 km. como Osvaldo Divano (NSU) a 123.906 km. alcanzaron dichos promedios merced al buen trabajo realizado sobre la pista.

LA CLASIFICACION

Categoría A: Hasta 700 c.c.; 1º, Osvaldo Divano, NSU, 3h43m.54s.3|5, promedio 123km.906; 2º, Juan C. Gallo, De Carlo, 3h49m.31s.3|5; 3º, Carlos Marchessi, De Carlo, 3h.55m.7s.2|5; 4º, Damián Garau, De Carlo, 3h.58m.32s.; 5º, "Espartaco", BMW, 4h.8m.9s., y 6º, Agustín Medina, NSU, 4h.12m.10s.4|5.

Categoría B: De 701 a 110 c.c.; 1º, Héctor Marcial Fojo, SABB 840, 3h. 23m.22s.1|5, promedio 136km.421; 2º, Angel Maltezzi, Auto Unión, 3h.49m. 28s.; 3º, Eduardo Zapata, Renault Gordini, 3h.51m.33s.; 4º, Raúl Mazza, Renault Gordini, 3h.52m.1s.2|5; 5º, Norberto Favier, Auto Unión, 4h.2m.29s., y 6º, Julio Gini, Auto Unión, 4h.17m.50s.

Categoría D: De 1151 a 1600 c.c.; 1º, Francisco Mayorga, Alfa Romeo Giulia TI Super, 2h.52m.7s.4|5, promedio 161km.180; 2º, Osvaldo Juchet, Peugeot 403, 3h.1m.44s.1|5; 3º, Roberto Pedelaborde, Fiat 1500, 3h.7m.25s. 3|5; 4º, Fernando Arana, Fiat 1500, 3h.8m.41s.1|5; 5º, Carlos Martín, Fiat 1500, 3h.10m.16s.1|5 y 6º, Alfonso Marín, Fiat 1500, 3h.10m.28s.

CARL SCOGH GANO EN RALLY EN GRECIA

ATENAS. — El sueco Carl Scogh, con su copiloto G. Bergarin, ganó en un Volvo Amazon el décimotercer rally automovilístico internacional de Acrópolis.

Fue una gran victoria para el sueco que no figuraba entre los favoritos cuando empezó el rally.

Eric Carlsson con Torsten Ahman, de Suecia, en un Saab 96 se clasificó segundo, superando apenas a los franceses René Trautmann y Claudine Bouchet. En cuarto lugar quedó otro sueco, Ake Andersson, con su copiloto Gunnar Palm, en un Saab 96.

Los alemanes Dieter Glemser y Martin Braungart, en un Mercedes 230, terminaron en quinto lugar.

MURIO EN MONZA BRUNO DESERTI

MONZA. — El volante italiano Bruno Deserti, de 23 años, pereció entre los restos en llamas de su coche prototipo Ferrari Le Mans, que se estrelló mientras ensayaba en el autódromo de Monza.

La máquina corría a unos 190 kilómetros por hora, al anochecer, y estaba a 200 metros de una curva, cuando repentinamente se desvió y embestió una construcción de cemento que cubría un sistema de drenaje de la pista.

Una de las ruedas traseras fue despedida a una distancia de 300 metros y el coche volcó y se incendió.

Los médicos dijeron que probablemente Deserti había muerto por el impacto del choque inicial.

Dejó de Existir el Volante BARTH

STUTTGART. — El corredor automovilístico alemán Edgar Barth falleció en la pasada madrugada en Bietigheim, cerca de Stuttgart. Era uno de los mejores volantes germanos de la posguerra. Había empezado su actuación sobre moto, pero en 1946 empezó a conducir bólidos alemanes, en particular los de la firma Porsche, en la que ingresó en 1957. Se proponía correr hasta 1967, o sea hasta los 50 años, fecha en que lo reemplazaría su hijo Jurgen.

Marcos Ciani, luego del triunfo, es reporteado por un relator de la organización D'Agostino Deportes.

MARCOS CIANI PUSO UN BROCHE DE ORO EN LA COMPETENCIA DE VENADO TUERTO

CON un final inolvidable, protagonizado rueda a rueda por Marcos Ciani y Dante Emiliozzi, culminó la 17ª edición de la clásica Vuelta de Santa Fe, que se adjudicó el citado en primer término nada más que por 20 segundos, luego de haber cubierto 589 kilómetros de carrera con alternativas que mantuvieron siempre abierto un interrogante.

De los volantes anotados faltaron a la cita en Venado Tuerto: Daniel Musso, Aldo Zanetti, Rodolfo Balagna, Enrique Gilardoni y Norberto Polinori, este último por haber roto la tapa de cilindros. Los primeros 160 kilómetros, que se cumplían sobre una cinta asfáltica, dieron lugar a un planteo violento, donde Carlos Loeffel puso una vez más en evidencia sus grandes cualidades de velocista. En los primeros 15 kilómetros, en rush espectacular superó a Ciani —que había desbordado a Di Palma—, a éste y a Dante Emiliozzi, tomando así la delantera y sacando una ventaja de 15 segundos sobre el crédito de Venado Tuerto. La lucha se desarrollaba en forma violenta, entreverándose algunos volantes más relegados, como Hugo Gimeno y Carmelo Galbatto, desplazando a Manzano, Cordonnier y Di Palma en la ruta y estrechando filas con los vanguardistas. Esterovich había roto bielas y Cordonnier abandonó por rotura de balancín de válvulas, en tanto que Carlos Loeffel escapaba cada vez más a la persecución entablada por Ciani y Emiliozzi en ese orden. Mientras estos dos estaban separados a veces por 50 y por momentos por 100 metros en un duelo de ribetes dramáticos, Loeffel aumentaba su ventaja en tiempo, y en Casilda le llevaba 57 segundos a Ciani, 1'1" a Gimeno y 1'54" a Emiliozzi.

De la violencia de la lucha habla claramente el promedio de Loeffel en el primer tramo, que fue de 214,216 kilómetros. Por el control de Arequito (137 kilómetros de la partida) los diez primeros marchaban en este orden: Loeffel, Ciani, Emiliozzi, Gimeno, Galbatto, Di Palma, "Sandokán", Manzano, Tintorelli, Luluaga y Chabert, y la ventaja de Loeffel sobre Ciani se había elevado a 1'46". En este control se detuvo Tarducci con problemas en la bomba de aceite.

VARIANTES DE EMOCION

Cuando llegaron a San José de la Esquina con una curva de 90 grados, entraron los competidores en el tramo de tierra, con varios lomos de burro y puentes angostos. Ya no se podía mantener ese ritmo y se aguardaban entonces variantes de emoción en la carrera. Pero no obstante haber disminuido considerablemente el promedio, Loeffel logró una mayor ventaja sobre Ciani, su más inmediato perseguidor, elevando la misma a 2'5" y a 3' con relación a Emiliozzi y Gimeno, que igualaban en tiempo la tercera colocación. A esta altura de la competencia se destacaba el repunte de "Sandokán", que tras superar a Di Palma y a Manzano, se colocó sexto en el camino y quinto por tiempo.

Entrados nuevamente en el pavimento rumbo a Rosario y con Loeffel cada vez más distanciado, se produjo la detención de Ciani en la localidad de Correa para cambiar un neumático, aprovechando la circunstancia Dante Emiliozzi para ubicarse segundo en el camino, posición que mantuvo hasta la llegada a Rosario. En esta ciudad se produjo un accidente que por fortuna no tuvo consecuencias personales. Se rozaron los coches de Luluaga y el de Di Palma, y mientras el coche de éste no sufría ningún tropiezo, el de Luluaga embistió un parante de un toldo, rompiendo el tren delantero. La clasificación en Rosario, donde hubo una hora de neutralización, era la siguiente: 1º Carlos Loeffel, en 1h.23'1" 1/5, con un promedio de 196,539 kilómetros; 2º Emiliozzi, en 1h.27'52"; 3º Ciani, en 1h.28'47" 4/5; 4º Galbatto, en 1h.29'28" 2/5; 5º "Sandokán", en 1h.29'37"; 6º Manzano, en 1h.30'34" 2/5; 7º Luluaga, en 1h.32' 3" 3/5; 8º Di Palma, en 1h.32'28" 2/5; 9º Marsilli, en 1h.34'26", y 10º Aloé, en 1h.34'44" 1/5. De tal manera Loeffel superaba a Emiliozzi por 4'50" y 4/5, a Ciani por 5'46" 3/5, a Galbatto por 6'27" y 1/5, y a "Sandokán" por 6'35" 4/5.

LO IMPREVISTO

Después... bueno, después vino lo imprevisto y que dio lugar a un final cinematográfico, como si hubiera sido preparado por un libretista empecinado en levantar al público de las butacas. La ventaja de Loeffel sobre su más inmediato perseguidor parecía definitiva, pero no estaba dicha la última palabra, y a poco de salir de Rosario no percibió la señal de un desvío, siguiendo de largo, y cuando se enteró de su error y regresó por donde debía haber seguido, mantuvo su primer puesto pero no pudo impedir que Ciani y Emiliozzi descontaran en mucho la ventaja. Este imprevisto había dramatizado más la lucha, pero Loeffel, fogueado en las contrariedades, volvió a acelerar a fondo y en Alcorta, cubiertos ya 356,200 kilómetros de carrera, consiguió aumentar aún un poco más la ventaja que tenía en Rosario, lo que significa toda una hazaña del protegido de Frollán González y de la máquina que cuida con esmero Bellavigna. Una serie de cambios de gomas —también Ciani se detuvo una vez por lo mismo— redujeron en mucho la ventaja, colocándose Emiliozzi a menos de un minuto en forma amenazante. Las alternativas eran de suspenso y se acentuaron aún más cuando al llegar a Villa Cañás siempre en punta, Loeffel volvió a desviarse del camino correspondiente, cosa que le ocurrió también a Emiliozzi en su propósito persecutorio. Pero el campeón dio cuenta antes del error y dando marcha atrás regresó a la ruta antes que Loeffel y así se encontró automáticamente en la vanguardia del pelotón. Ciani, que venía en tercer término, tuvo así oportunidad de acortar distancia y entrar con mayores probabilidades en el diálogo.

Indudablemente, tanto Loeffel como Ciani tenían máquinas más veloces que Emiliozzi y éste trató entonces de aprovechar el hecho de estar primero en el camino para poner distancia con sus perseguidores. Mientras tanto, un poco más atrás, "Sandokán" y Galbatto protagonizaban otro duelo espectacular que el primero decidió a su favor luego de un intenso trajinar.

Pero no estaba dicha todavía la última palabra. Loeffel comenzó a aflojar el tren de carrera porque se había quedado sin frenos, considerando una locura seguir en ese tren diabólico en esas condiciones. Emiliozzi había eliminado así, en un planteo de lucha, a un rival que no le daba tregua. Pero quedaba Marcos Ciani, cuya ambición era llegar primero a sus pagos de Venado Tuerto y con un coche que le respondía magníficamente y con mayor velocidad que el que conducía Emiliozzi, comenzó la implacable persecución. Metro a metro fue descontando Ciani la ventaja del campeón en el camino, y cuando faltaban 10 kilómetros para la meta final, consiguió ponérsele en la "cola" para aparearlo un poco más adelante en medio del indescriptible entusiasmo de los aficionados que bordeaban

RADIOGRAFIA EN NUMEROS DE LA COMPETENCIA

Nº	Piloto	PIRMAT 56 Km.	P.	AREQUITO 138 Km.	P.	ROSARIO 272 Km.	P.	ALCORTA 192 Km.	P.	CHAPUY 435 Km.	P.	Sancti Spiritu 543,700 Km.	P.	VENADO TUERTO FINAL(589Km.)	P.
1	D.Emiliozzi	16'52"	4	43'05"	4º	1h.27'52"	2º	1h.56'50"	2º	2h.29'22"	2º	3h.10'51"	2º	3h.26'41" 4/10	2º
2	D.Di Palma	17'59"	13	46'20"	14	1h.32'28"	8º	2h.05'55"	7º	2h.40'22"	8º	3h.26'57"	8º	3h.44'05"3/10	8º
3	M.Ciani	16'30"	2º	42'41"	2º	1h.28'47"	3º	1h.57'42"	3º	2h.31'22"	3º	3h.10'49"	1º	3h.26'21"	1º
4	C.Loeffel	16'	1º	40'55"	1º	1h.23'01"	1º	1h.51'31"	1º	2h.26'10"	1º	3h.21'15"	6º	3h.40'47"	6º
5	G.Cordonier	ABANDONO													
6	N.Polinori	NO LARGO													
7	J.Manzano	17'15"	7º	45'10"	9º	1h.30'34"	6º	2h.00'15"	6º	2h.33'02"	5º	3h.15'06"	5º	3h.31'05" 3/10	5º
8	C.Galbato	16'58"	5º	44'30"	6º	1h.29'28"	4º	1h.59'00"	5º	2h.32'30"	4º	3h.14'43"	4º	3h.30'32"	4º
9	H.Gimeno	16'40"	3º	42'48"	3º	ABANDONO									
10	G.Tempone	s/t	21	ABANDONO											
11	"Sandokan"	17'35"	9º	44'58"	7º	1h.29'37"	5º	1h.58'45"	4º	2h.33'52"	6º	3h.14'35"	3º	3h.30'22" 1/10	3º
12	R.Chabert	18'	14	46'08"	13	ABANDONO									
13	D.Musso	NO LARGO													
14	N.Aloé	17'52"	12	45'55"	12	1h.34'44"	10	2h.06'48"	9º	2h.48'17"	9º	3h.41'53"	10	4h.00'54" 4/10	10
15	J.Luluaga	17'48"	10	45'30"	8º	1h.32'03"	7º	ABANDONO							
16	G.Paradi	17'32"	8º	45'45"	11	ABANDONO									
17	N.Marsilli	18'10"	15	45'39"	10	1h.34'26"	9º	2h.05'19"	8º	2h.39'48"	7º	3h.25'32"	7º	3h.43'06" 2/10	7º
18	C.Berti	20'12"	19	51'10"	18	1h.45'02"	13	2h.19'48"	11	2h.58'28"	11	s/tiempo		4h.08'41" 4/10	12
19	G/Tinterelli	17'10"	6º	44'25"	5º	ABANDONO									
20	F.Celáo	19'42"	18	48'40"	16	1h.37'20"	11	2h.08'52"	10	2h.54'14"	10	3h.41'51"	9º	3h.59'48" 1/10	9º
21	R.Tarducci	19'32"	17	46'59"	15	ABANDONO									
22	A.Zanetti	NO LARGO													
23	E.Nardini	19'18"	16	51'03"	17	1h.44'51"	12	2h.20'00"	12	2h.59'00"	12	s/tiempo		4h.07'37" 4/10	11
24	A.Eterevich	ABANDONO													
25	F.Maserotesi	17'50"	11	ABANDONO											
26	R.Balagña	NO LARGO													
27	E.Belardoni	NO LARGO													
28	"Barreau"	18'42"		53'37"	19	ABANDONO									

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN FINAL RUEDA A RUEDA CON EMILIOZZI, VENCIO EN FORMA ELECTRIZANTE

el camino y que muy pocas veces en la historia del automovilismo de ruta tuvieron oportunidad de presenciar un espectáculo tan electrizante. Trató de apurar Emiliozzi en los últimos tramos, pero Ciani lo desbordó espectacularmente para cruzar la meta a "medio" coche de ventaja sobre Emiliozzi y ganarle así la carrera por 20 segundos. Ciani fue así profeta en su tierra en una prueba que resultará inolvidable por su desarrollo que no tuvo pausa en ningún momento y que hizo olvidar la decepción causada por la poca cantidad de inscriptos que solo alcanzó a 28, cifra que no está acorde con el prestigio de una entidad como la del Club Jorge Newbery de Venado Tuerto. De esa cantidad solamente 23 intervinieron y se clasificaron 12 al abandonar por distintas causas Cordonnier, Gimeno, Tempone, Chabert, Luluaga, Parodi, Tintorelli, Maseratessi, Tarducci, Eterovich y "Barrauz".

LA CLASIFICACION

1º Marcos Ciani, 3h.26'21" 3/5, a un promedio de 171km.254 por hora; 2º, Dante Emiliozzi, 3h.26'41" y 4/5; 3º "Sandokán", 3h.30'22" 1/1; 4º Carmelo Galbatto, 3h.30'32"; 5º José Manzano, 3h.31'5" 3/5; 6º Carlos W. Loeffel, 3h.40'47"; 7º Nello Marsili, 3h.43'6" 2/5; 8º Luis Di Palma, 3h.44'53"; 9º Floreal Colás, 3h. 59'48"; 10º Norberto S. Aloé, 4h.52" y 4/5; 11º Delio Nardini, 4h.7'47" 4/5, y 12º Conrado Berti, 4h.8'41" 2/5.

Emiliozzi escapa de Loeffel luego de haber equivocado ambos el camino. Loeffel después se fue quedando y arremetió Ciani.

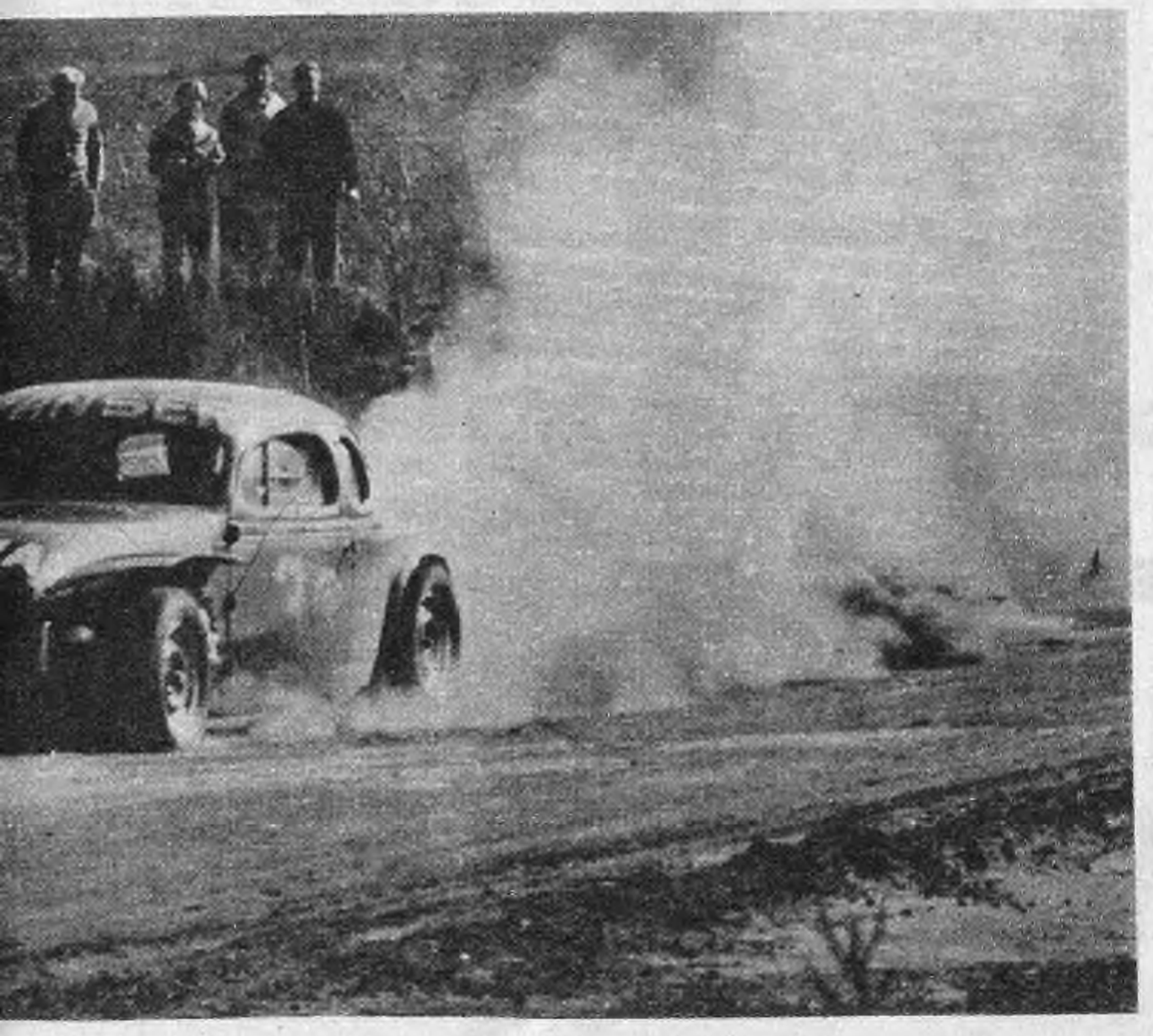
HISTORIAL DE LA CARRERA

Desde su primera realización, en 1949, hasta el presente fueron vencedores de la Vuelta de Santa Fe los siguientes volantes:

	Año	Piloto	Marca	Distancia	Promedio
(*)	1949	Juan Gálvez	Ford	1726km.	130km.062
(*)	1950	Domingo Marimón	Chevrolet	1723km.	135km.262
(*)	1951	Marcos Ciani	Chevrolet	1698km.	135km.879
(*)	1952	Eusebio Marcilla	Ford	1939km.	123km.914
(*)	1953	Carlos Lusso	Chevrolet	1717km.	129km.651
(*)	1954	Juan Gálvez	Ford	1681km.	138km.248
	1955	Marcos Ciani	Chevrolet	1203km.	119km.808
	1956	Oscar Gálvez	Ford	962km.	142km.752
	1957	Juan Gálvez	Ford	962km.	145km.776
(*)	1958	Juan Gálvez	Ford	1765km.	141km.916
	1959	Dante Emiliozzi	Ford	726km.	156km.336
	1960	Marcos Ciani	Chevrolet	955km.	140km.244
	1961	Marcos Ciani	Chevrolet	962km.	124km.089
	1962	Angel Meunier	Chevrolet	817km.	156km.989
	1963	Santiago Luján Saigós ..	Ford	660km.	168km.269
	1964	Dante Emiliozzi	Ford	660km.	186km.960
	1964	Marcos Ciani	Dodge	589km.	171km.254

(*) Se corrió en dos etapas. En 1955 fueron descalificados por desviarse de la ruta, Oscar Gálvez, Jorge Descotte y Esteban Sokol.

Marcos Ciani, envuelto en la polvareda del camino, entra a apurar persiguiendo a Emiliozzi, cuando ya vislumbraba el éxito.

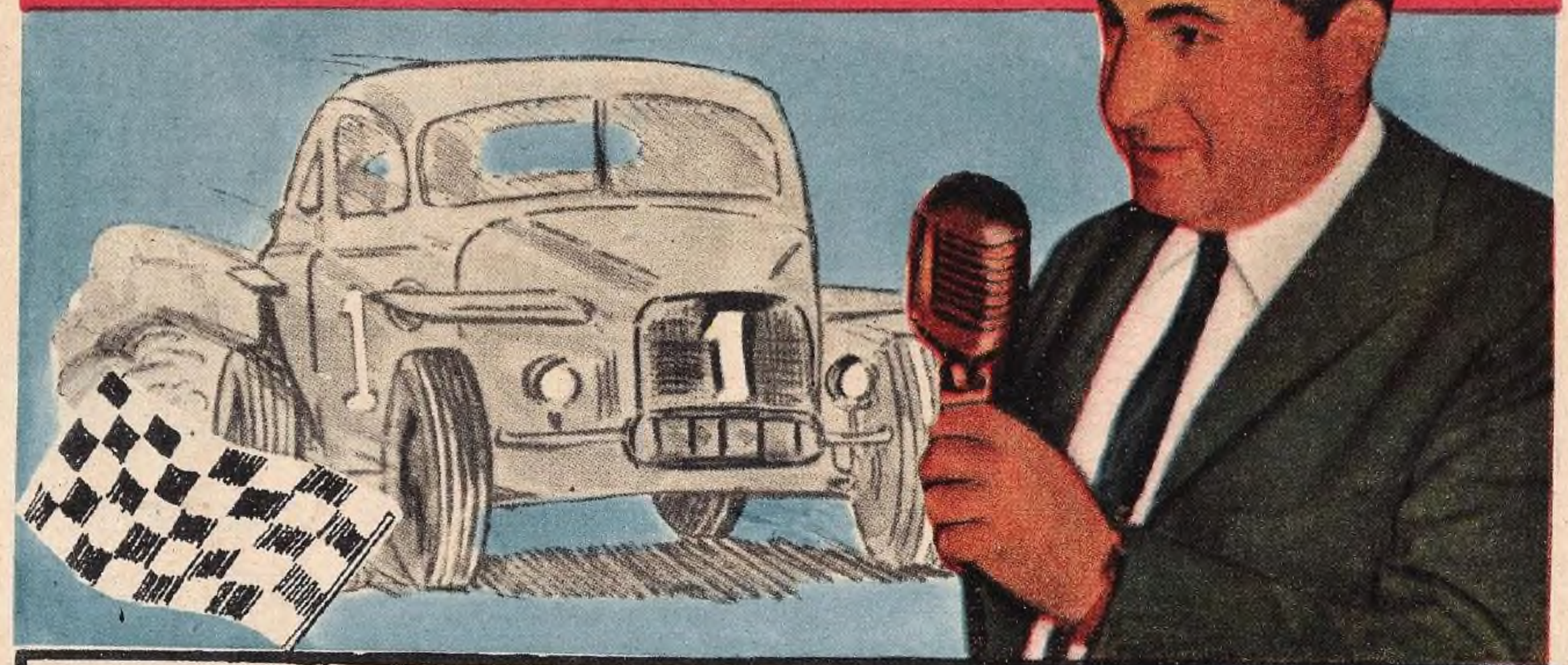


FRIC-ROT
Gabriel
AMORTIGUADORES
Reforzados, seguros y eficientes. Diseñados para satisfacer las exigencias del servicio más severo. Fabricados en la Argentina bajo licencia y asociación de The Gabriel Co., Cleveland. E.U. de A.

Wagner
Lockheed
FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS
Superan ampliamente todas las normas establecidas de rendimiento, duración y seguridad. Wagner Lockheed es un verdadero símbolo de seguridad en frenos.

Distribuidora:
CADMA
S.A. Comercial Industrial y Financiera
Viamonte 1430 Buenos Aires

EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO PRESENTA...



SUS TRANSMISIONES PARA 1965

GRANDES PREMIOS ANUALI
Del 19 al 31 de Octubre
9° Gran Premio Internacional de Turismo
Del 25 de Noviembre al 5 de Diciembre
43° Gran Premio Argentino de Turismo Carretera

AUDICION DIARIA
De lunes a sabados, de 19 a 19,25 hrs.

JUNIO
6 Vuelta de Córdoba
13 Vuelta de Bahía Blanca
20 Vuelta de San Francisco (Córdoba)
27 Primera Vuelta de Colón (Bs. As.)

JULIO
4 Vuelta de Córdoba
11 Vuelta de Cuyo (Mendoza)
18 Vuelta de General Pico (La Pampa)
25 Vuelta de Carlos Casares (Buenos Aires)

AGOSTO
1 Vuelta de Chacabuco
8 Vuelta de Salto
15 Vuelta de Pehuajó
22 Vuelta de Rojas
29 Mar y Sierras

SEPTIEMBRE
5 Vuelta de Nueve de Julio
12 Vuelta de Olavarría
19 Circuito de San Nicolás
26 Vuelta de Rufino

OCTUBRE
3 Vuelta de Tres Arroyos
10 Vuelta de Mercedes
17 Vuelta de Junín (Buenos Aires)
24 Circuito de Rafaela - 500 Millas Argentinas
31 Vuelta de San Antonio de Areco

NOVIEMBRE
7 1.000 Millas Argentinas
14 Vuelta de Tandil

DICIEMBRE
12 Mar del Plata Automóvil Club
13 Vuelta de Bahía Blanca

COLABORADORES

ALBERTO BORELLO	OSVALDO AGUILAR
NIARCO CARDONA	HECTOR NAVONE
JORGE MILICICH	PEDRO TRAD
FIDEL BLANDI	RAUL TAMARO
TITO CASARES	JUAN ERESKY
"MANDY" BRAUMULLER	ALBERTO E. ROMERO
ANTONIO A. SPINELLI	PEDRO OMAR LOPEZ
RODOLFO SAINZ	JUAN C. MERIGONE
OSVALDO NARCISI	OSCAR DE BERNARDO
ISIDRO BONAC	DANIEL ASBORNO
NORMANDO LAVAYEN	OSVALDO DE MENZA
MANUEL AICINER	HORACIO CASTIÑEIRAS
CARLOS SOTULLO	ARTURO GUERRERO
NICOLAS TUDOR	RICHARD SMITH

LARREA 52 - 1er PISO

T. 47-3254 47-3137

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PISTONEANDO

Con motivo de haberse cumplido el primer aniversario del fallecimiento del señor José María Telechea, ex director de la firma Fric-Rot S.A.I.C. de la ciudad de Rosario, se descubrió una placa recordatoria en el panteón que guarda sus restos en el Cementerio de Morón, oportunidad en que se puso de manifiesto el afecto de amigos del difunto a través de su trayectoria comercial y social. La placa descubierta lleva la siguiente inscripción: "Los compañeros de Directorio y Ejecutivos de Fric-Rot S.A.I.C. al ex Director de la Empresa, don José María Telechea."

* * *

Hace un año FRIAR S.R.L. comenzó a producir en el país acondicionadores de aire para automóviles e inició así una era de mayor confort en los automóviles argentinos.

SPRING CARR, el acondicionador de aire para automóviles de FRIAR S.R.L., se construye íntegramente en el país, puede instalarse en cualquier unidad y consta de condensador, compresor y evaporador.

Un moderno y funcional tablero de tres bocas suministra aire frío en el interior del coche con sólo girar una perilla.

La presentación de este nuevo artefacto encontró una amplia acogida de parte de las fábricas de automóviles y del público en general, habiéndose concretado ya importantes acuerdos para dotar de acondicionadores de aire, como equipo original de fábrica, a varias marcas de vehículos.

* * *

Acaban de anunciarse los resultados de la mayor encuesta de opinión pública sobre automovilismo llevada a cabo en los Estados Unidos de América, declarando al FORD "LOTUS-CORTINA" el mejor automóvil deportivo en su categoría. El "MUSTANG" —fabricado por Ford Motor Company— obtuvo por su parte idéntico galardón en la categoría superior a los 2,4 litros.

La encuesta y los premios fueron auspiciados por la revista "Car and Driver", la más importante publicación en su género en los Estados Unidos. Los editores de la revista aseguraron que la encuesta realizada puede ser considerada como la más significativa de los últimos años. Por otra parte, el Gerente General de Ford de Inglaterra declaró que el mayor mérito de estas distinciones reside en el hecho de que no fueron otorgadas por un puñado de hombres reunidos en secreto, sino que privó en su determinación la opinión de miles de automovilistas de la nación más exigente del mundo.

* * *

La British Motor Corporation, de la cual Siam Di Tella Automotores es licenciataria, informa un aumento de las ventas internas y de exportación durante 1964. Durante el año, la B. M. C. entregó más de 550.000 vehículos a sus distribuidores en Gran Bretaña, lo que constituye el mayor número registrado por cualquier fabricante para sus entregas al mercado británico.

Las exportaciones, que son más que nunca vitales para el progreso inglés, han aumentado nuevamente, y la B.M.C., incluyendo sus subsidiarias y compañías asociadas extranjeras, entregó un total de 345.000 unidades al mercado mundial: 35.000 más que en 1963. A su vez, las ganancias provenientes de las exportaciones marcaron un nuevo record de más de £152 millones, llevando el total de lo exportado por la B.M.C. desde 1945 a 1.575 millones de libras esterlinas.

* * *

Concluyeron en Tokio las conversaciones entre el Presidente de Isard Argentina S.A.I.C. y F., señor Natan Gatzman, y los directivos de Nissan Motor Co. Ltd., del Japón. En esa fecha fue refrendado un convenio de licencia de fabricación y asistencia técnica, que la gran corporación japonesa brindará a la empresa argentina para producir en nuestro país los automóviles de la línea Datsun, de 1.200 cm3. de cilindrada.

El convenio entre las dos compañías automotrices determina, asimismo, que Nissan Motor Co. Ltd. aportará maquinarias, matrices e instrumental, y realizará una inversión en divisas —dólares— a fin de aumentar el capital de Isard Argentina. Este convenio está sometido en estos momentos a la aprobación final por las autoridaes del Japón.

El modelo elegido para producir en la Argentina es el DATSUN BLUEBIRD, un hermoso sedan de 4 puertas, de gran amplitud interior, que impresiona tanto por los detalles generales como por la lujosa terminación. El motor es de cuatro cilindros de 1.200 cm3. La capacidad de adaptación y fortaleza de este modelo lo hacen perfectamente apto para su empleo utilitario, por ejemplo, como taxi.

El modelo RURAL DATSUN, que también se fabricará en las plantas de Isard Argentina, puede anticiparse como realmente sensacional y con detalles que hacen imposible compararlo con otros vehículos del mismo tipo. También se fabricará la PICK-UP DATSUN para 1 TM, un modelo perfectamente adaptable al campo y de gran utilidad para el transporte de cargas en zonas urbanas.

DANTE Y TORCUATO: GESTO

El elevado costo del mantenimiento de los pequeños listados que se asisten en el Centro Olavarriense de Rehabilitación de Parálisis Infantil —CORPI— indujo a sus autoridades a solicitar, para los más indigentes un padrinazgo económico. Los primeros en responder a este llamado a la solidaridad fueron los volantes Dante y Torcuato Emiliozzi, quienes se hicieron cargo inmediatamente de los gastos que pueda insumir la rehabilitación de un pequeño, desde la vestimenta a los aparatos ortopédicos, sin excluir las intervenciones quirúrgicas que fueran menester.

PRUEBA DE T. M. EN SAN JUAN

En el Parque de Mayo de San Juan se llevó a cabo una competencia con coches de Turismo Mejorado para tres categorías, ofreciendo la misma interesantes alternativas, registrándose al final esta clasificación:

Categoría A: (46km.250); 1º Juan C. Gallo, 38m.18s.2, a un promedio de 59km.400; 2º Héctor Debión, 38m.18s.4; 3º Juan C. Albrecht, 38m.25s. (14 vueltas).

Categoría B: (55km.); 1º Tulio Rivas, 47m.9s.8, a un promedio de 64km800; 2º Eduardo Copello, 47m.21s.; 3º Héctor Gradassi, 47m.37s.8; 4º Julio Castellani, 48m.30s. (19 vueltas) y 5º Pedro Sancha, 48m.31s. (19 vueltas).

Categoría D: (55 vueltas): 1º Juan C. Gianelli, 51m.9s.4, a un promedio de 59km.940; 2º Carlos Heicer, 51m.19s.8; 3º Victoriano Gianzotti, 51m.23s. y 4º V. Sánchez Sarmiento, 53m.47s. (19 vueltas).

En ceremonia muy sencilla tuvo lugar el acto de la entrega de siete unidades SIAM Di Tella 1500, a una naciente empresa de taxistas: Navarro SRL que fue creada por siete jugadores de primera división de Independiente, el equipo bicampeón de América: Navarro, Rolán, Salvio, Bernao, Mura, Ferreira y Santoro, y funcionará bajo la presidencia de Navarro, que por otra parte, es el Capitán del equipo de Independiente. Supimos que los nuevos taxis, negros y amarillos, llevarán además otros dos distintivos: un Diablito Rojo y el nombre de cada nuevo empresario futbolista.

La venta de Cooper en 700.000 Dólares

LONDRES. — La Cooper Car Company fue comprada por Jonatan Sieff, de 30 años de edad, heredero del gigantesco consorcio industrial Marks y Spencer.

El precio de la operación fue estimado en 250.000 libras esterlinas (700.000 dólares).

Pero John Cooper, que cedió el imperio de coches de carrera que construyó su padre, ya fallecido, permanecerá al frente del sector de la empresa relacionado con las carreras.

Será asistido por Roy Salvadori, veterano conductor que fue uno de los pilotos más destacados de la Cooper.

Muchos ases del volante iniciaron su carrera con los Cooper, inclusive Stirling Moss, Michael Hawthorn y Peter Collins.

UNA FRASE QUE SE HIZO CLISE:

LOS ESPOSOS LECOENT

Es una Nota de
MARIO A. F. DE VITIS

Frente al taller que tenía Lecoent en Pergamino, está detenido el coche luego de una carrera. El barro es elocuente testimonio de cómo eran los caminos de entonces.

Esta foto pertenece al raid Buenos Aires-Mendoza, ida y vuelta, en 1933. De las penurias sufridas en el camino da testimonio esta oportuna nota donde el "paisano" aguarda para "cuartear" el coche.

LA Dormida de Pergamino. Enclavada en la parte norte de la provincia de Buenos Aires, aleteaba sus ansias de formarse en ciudad progresista y orientadora. Tenía la vibración de patria, pese a su nombre. Vértice de caminos, por los que cruzó el ejército en disímiles misiones. Ora para cimentar la emancipación, ora para buscar la unidad de la Nación. Muchas fatigas de esas pléyades emancipadoras y de cohesión nacional encontraron, en el predio de la Dormida de Pergamino, el descanso que servía a la vez de renovado impulso para poder proseguir el sagrado cometido.

Más tarde sus campos ofrecieron el venero inagotable de sus riquezas a todos aquellos que, imbuidos del noble deseo de hacer patria y progresar, querían cobijarse bajo los símbolos sublimes del trabajo honrado y creador.

Y la aldea creció a pasos agigantados. Pronto tomó fisonomía de ciudad con las diversas manifestaciones que les son propias.

Los campos pronto se vieron empenachados por el oro de los trigales, el verdor de las espigas del maíz y el ondular suave, casi majestuoso, de los "océanos" de lino florecidos de tenue azul celeste. Todo cobraba nueva vida y surgían nuevas y mayores posibilidades.

Proliferaron los colonos y el tiempo, que avanza con pasos de progreso, fue dejando la evidencia de otros motivos. Talleres agrícolas crecieron al impulso del trabajo del campo y junto a ellos comenzaron a surgir los primeros establecimientos de la mecánica del incipiente automovilismo criollo.

Así, un día de abril de 1895, nació quien luego adquiriría prestigios como mecánico y más tarde como corredor, trayendo a su actividad riesgosa,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

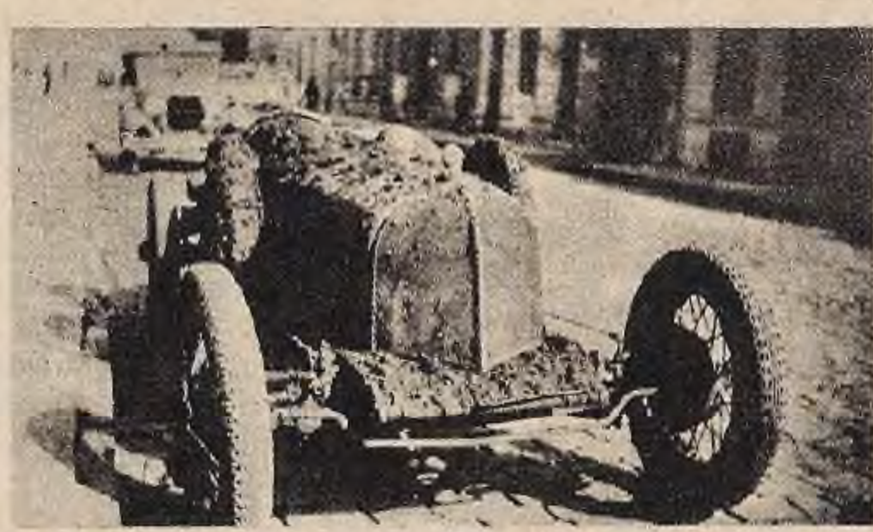
la nota simpática y llamativa de la mujer, que ponía el toque maravilloso de la femineidad en un quehacer vigoroso y con señalados tintes de rudeza. Vio la luz en la zona agrícola de Pergamino, pero, a la edad escolar, se trasladó a la ciudad propiamente dicha para saciar su sed de aprender y... ya no se movió más...

Se instaló con taller mecánico y su enorme pasión por las cosas atinentes a los motores, lo llevó a recibirse de aviador y luego entró de lleno en lo que sería su pasión, el automovilismo.

Era la época en que todo se distinguía (como resulta habitual en el campo) con el nombre de las familias más renombradas o pudientes. La época de los Trincavelli, los Merlino, los Illia, los Solari, los Stella, los Nespral y otros.

Así, mientras Pergamino extendía sus días entre la zona agrícola ganadera y la ciudad y estiraba sus horas tranquilas en un proceso de permanente progreso, donde la cultura ocupaba lugar primerísimo, nuestro hombre fue tomando nombradía.

Mientras tanto, la vida tejía su urdimbre en caminos distintos, pero fijaba paso a paso, la línea de un destino. En Buenos Aires, orgullosa capital, que ya mostraba su tesitura de gigantesca jaula de cemento, nacía una nena que no alcanzaría a vivir plenamente, el demoler de recuerdos que en su paso de titán hacia el progreso con ruido de cemento y con obligación de alzar la vista para admirar los edificios que cobraban altura en una demostración de ahíta pujanza.



El pequeño "monstruo" descansa. Ya anduvo lo suyo y la cosecha fue la de siempre: Una carga enorme de barro y hojas secas.

En efecto, cuando la criatura de nuestra historia sólo tenía 5 años, sus padres "emigraron" a Pergamino, que era todo promesa de trabajo creador y de fecundidad en el aspecto cultural y deportivo. En la decisión, no cabe duda, jugaron papel preponderante la familia de Calaza sin dejar de influir los Stella y los Nespral.

Por eso, el jefe de la porteña familia de Collado no dudó y partió hacia la acogedora y prometedora "Dormida" de Pergamino, cargando el ansia de nuevos horizontes y con fe plena en sus posibilidades...

Siempre firmes en la brecha, los esposos Lecoent se anotaban en "todas". Para ellos daba lo mismo la tierra que el asfalto.

La pequeña llegó y... todo era distinto. Sus ojos se agrandaron ante la inmensidad de los campos y su curiosidad infantil quiso abarcar todo en la mirada de sus ojos inquietos y buceadores mientras su cabecita no alcanzaba a entender el por qué del cambio.

Y la vida siguió su curso. La niña se hizo señorita y el

José Lecoent y Esperanza Collado, matrimonio gaucho que señaló una etapa romántica en el automovilismo, posan antes de una carrera.

pequeño colono venido a la ciudad adquirió la prestancia de hombre. De hombre hecho al trabajo que no sabe de fatigas y sí de desvelos y satisfacciones.

Y bueno... el colono y la porteña se cruzaron un día en una de las tantas tibias calles de aquel Pergamino que avanzaba aceleradamente a la conquista de mayor predicamento. Pero... en ese cruce las miradas se fijaron intensamente por un instante y luego... pues, lo de siempre, la dama que baja la mirada con un dejo de vergüenza sellado con el sonrojarse de las mejillas, a tiempo que el caballero, con una sonrisa plena, daba a entender todo su gozo y toda su incontenible alegría. Ese día, ella y él retornaron a sus hogares con el paso más ágil, con el corazón acelerado en sus latidos y una rara sensación de felicidad que se escapaba por los ojos y se evidenciaba en cada uno de los gestos.

El caballero entró en la ronda de las carreras automovilísticas y su nombre adquirió resonancia que traspuso los lares lugareños.

Y... el tiempo proseguía sin prisa y sin pausa tejiendo la urdimbre que conducía a un altar... Y llegó el día que epilogó lo iniciado aquella vez en que la dama venida de Buenos Aires cruzó su mirada con el colono que llegó a la ciudad para alimentar el espíritu en la fuente del estudio y dejó en ambos, esa rara sensación de felicidad.

Y de ahí en más anduvieron juntos por todos los caminos. Ella lo acompañó no sólo en la vida cotidiana. En los momentos felices del hogar y en los instantes de amargura que la existencia depara a todos. También lo acompañó en las competencias automovilísticas.

Hasta en las más difíciles, en aquellos tiempos en que correr era algo más que una aventura. En aquellos tiempos en que se colocaba la piedra basal de la actual grandeza del automovilismo argentino que sabe de títulos mundiales.

La presencia de los esposos pergaminenses era recibida siempre con gran simpatía y el maravilloso dúo, la estupenda pareja, supo de halagos, de satisfacciones deportivas. Ella y él siempre juntos... siempre sonriendo a la vida y al deporte... siempre sembrando simpatía...

Muchos años de duro andar por los caminos de la patria. Caminos muy distintos de aquellos que se advirtieron cuando los ejércitos hacían su merecido descanso en la "Dormida" de Pergamino, recostada sobre el sendero lleno de motivos heroicos y de vibración patriótica.

Y el tiempo, que nunca se detiene, fue dejando huellas y poniendo distancias... Llegó entonces el sosiego en cuanto a las carreras se refiere... Todo transcurría entonces en la placidez del hogar y la distracción del trabajo. Atrás quedaban los años juveniles... el tiempo adolescente... y también el intercambio de miradas que encendió la divina llama del amor epilogado en el matrimonio que alargó las quietas horas pergaminenses por todos los caminos de la patria grande.

Pero... ¿verdad que siempre hay un pero?... Un día de invierno, el 16 de julio de 1961, se van a cumplir cuatro años, Dios todopoderoso dio la señal de partida para la última etapa al colono de la zona de Pergamino que llegó para saciar su sed de aprender a la ciudad en incesante progreso... El más allá recibió a un deportista más... a un hombre en todo sentido... un caballero sin tacha que supo hacer honor a su estirpe pergaminense... Y supo hacer honor al noble automovilismo nuestro.

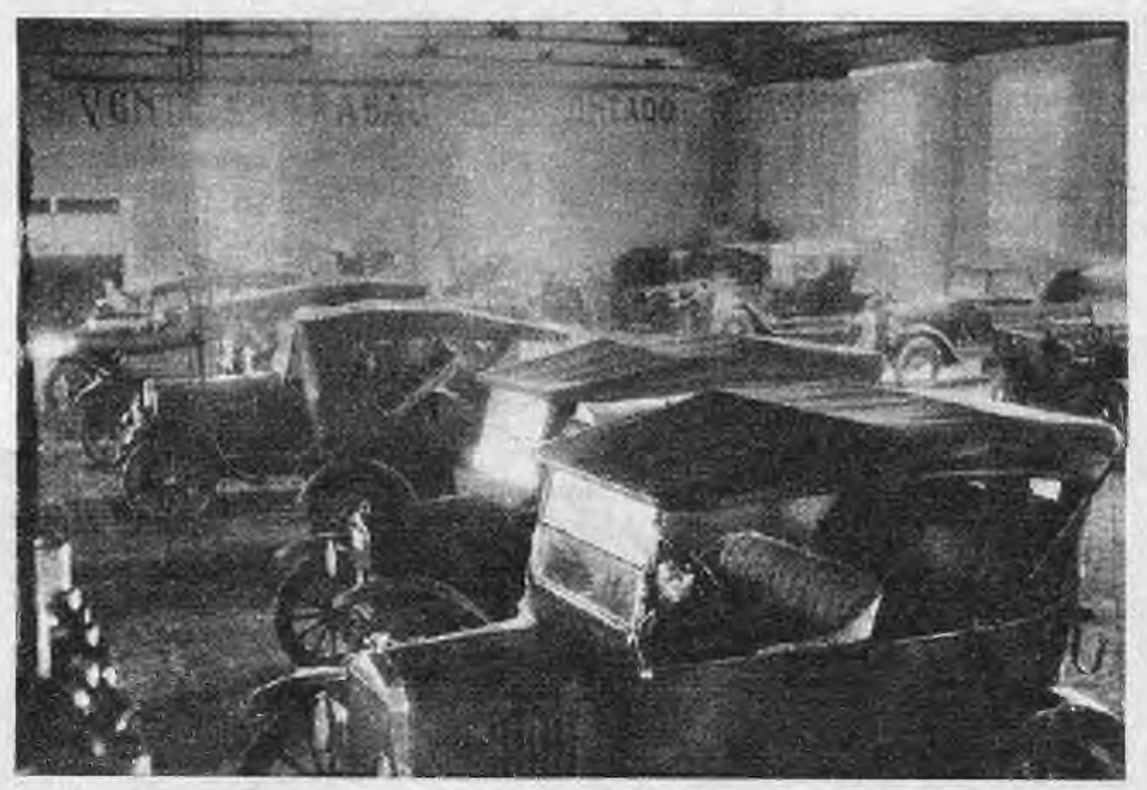
Y José Lecoent dejó un vacío grande en Pergamino y... en su hogar al emprender el último viaje hacia la eternidad.

Mientras tanto Esperanza Collado, su maravillosa compañera de todas las horas (nunca mejor aplicada la frase que en esta emergencia) quedó sola con sus recuerdos, con su dolor...

Y el tiempo —nuevamente el tiempo— fue poniendo distancia y fue cerrando heridas. Y así, rodeada por sus amistades y el cariño del pueblo todo, se fue recobrando espiritual y anímicamente.

Hoy, Esperanza Collado "vive" el pasado estupendo en el prisma elocuente que le ofrece un álbum de recuerdos, apoyado en un anaquel y un puñado de remembranzas en el corazón que, pese a la fatiga de los años (que no hacen mella) mantiene enhiesta la llama que ilumina los más gratos momentos de la vida, de esa vida que en el ámbito deportivo puso una frase "cliché": "LOS ESPOSOS LECOENT". No cabe duda de que don José y doña Esperanza fueron un pedazo grande, muy grande, de nuestro siempre progresista automovilismo.

En homenaje de París Gianini, en julio de 1932, se corrió una prueba de circuito en Arrecifes. Los esposos Lecoent están en primera línea para la largada de la tercera serie.



Ahora parece la foto de un museo. En su momento, fue una exposición que organizó José Lecoent en su negocio de Pergamino.

Esta es una de las pocas veces que no lo acompañó la esposa. Tampoco recordamos ahora, a tantos años de distancia, el nombre de quién se sentó a su lado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nuevas Versiones de los Fiat Sport: Coupé y Cabriolet

MIENTRAS prosigue el éxito de la coupé y del "spider" 850, la línea de los FIAT Sport superiores a los 1000 cc. se enriquece con nuevas interesantes versiones: la coupé 2300 S y los cabriolet 1500 y 1600 S que como los modelos 850 se engalanan con la insignia FIAT rodeada de laureles que distingue a los FIAT Sport.

COUPE 2300 S

Seis cilindros Fiat hacen de la nueva versión del coupé 2300 S un coche de gran potencia. Su motor de 150 CV le permite una actividad excepcional y velocidades de más de 190 kilómetros por hora. Es un modelo deportivo de alta distinción y elegancia. Para su producción se ha mantenido el criterio de ofrecer un coche especial, con cualidades estéticas y de confort superiores. Tienen asientos envolventes estudiados para una posición más descansada del conductor, un cómodo asiento trasero con brazo al centro, instrumentos, accesorios de valor y una terminación tablero acolchado con una dotación completísima de de alta jerarquía y calidad fuera de serie.

Entre otras innovaciones se incluyen en esta versión las molduras en la entrada de las tomas de aire, en los costados y bajo las puertas; la eficaz ventilación de la cabina mediante tomas de aire suplementarias, con ventiletes sobre los costados; los cierres y manijas de las puertas, los cerrojos para los vidrios y deflectores, el revestimiento de la parte interior de las puertas y las tazas de nuevo diseño, construidas en acero inoxidable.

En el interior presenta otras novedades: la terminación de las guarniciones, el revestimiento del tablero, parasoles, apoyo sobre el túnel para el pasajero que viaja al costado del volante y apoya brazos sobre los revestimientos interiores de las puertas.

En cuanto a seguridad, la coupé 2300 S ofrece también características singulares: freno a disco sobre las cuatro ruedas (frenos a doble circuito con dos servo-frenos, uno para cada circuito); perfecta adhesión al camino a cualquier velocidad y sobre todo tipo de rutas; cobertura mullida total de la cabina, sólidos respaldos, apoyos para los pasajeros, amplia visibilidad en todas las direcciones, luces rojas de peligro para las puertas abiertas.

El motor cuenta con un alternador, un ventilador de funcionamiento electromagnético, dos carburadores de doble cuerpo, doble filtro de aceite y velocidades hacia adelante sincronizadas. Las necesidades de mantenimiento son mínimas.

La coupé 2300 S, cuyas características mecánicas, de rendimiento y confort se han impuesto en Italia y en el exterior, es tambi n notable por su distinción y su elegancia.

CABRIOLET 1500

La nueva versión del cabriolet 1500 marca un progreso de este modelo cásico de FIAT, de turismo rápido: mayores condiciones de rendimiento y de fuerza hacen su conducción más agradable aún.

Tiene un motor de 83 CV (SAE), que permite desarrollar una velocidad de 160 kilómetros por hora.

Algunos detalles de construcción: nuevo árbol de distribución, ventilador de funcionamiento electromagnético, doble filtro de aceite. Es el mismo motor de la berlina, de calidad reconocida, que ofrece alta resistencia a la actividad continuada, pique rápido, elasticidad y consumo económico.

Su caja de cinco velocidades sincronizadas hacia adelante permite la mejor utilización de la capacidad del motor. En efecto, mediante una oportuna elección de las relaciones, la conducción resulta más fácil y se alcanza la velocidad máxima rápidamente, en 4ª; introduciendo después, la 5ª velocidad, el motor se esfuerza menos. Así, a una velocidad más silenciosa y descansada corresponde una menor exigencia y una mayor duración de las partes mecánicas. Nueva relación de punto, 41/10.

— Relación de la caja de velocidades —

Velocidad	Fiat 1500 cabriolet nueva versión con 5 velocidades	Caja anterior con 4 velocid.
1	3.242	3.38
2	1.989	2.09
3	1.410	1.38
4	1	1
5	0.864	—
marcha atrás	3.34	3.38

El FIAT1500 cabriolet ofrece una mejor posición de conducción, por la ubicación del eje de dirección del volante. El comando de los faros y de los guiñadores es de nuevo tipo, como también el revestimiento de la barra de dirección. La llave de arranque y la traba antirrobo que inmoviliza el volante tienen un nuevo desplazamiento. El acceso al asiento es fácil y la visibilidad de la ruta completa. La posición de la palanca de cambio se ajusta perfectamente a la nueva posición de conducción.

El cabriolet FIAT 1500 tiene una bella línea armoniosa, asientos amplios y cómodos que ofrecen gran libertad de movimientos, tablero elegante con instrumentos de fácil lectura y encendedor y reloj eléctricos.

Brindan seguridad adicional el freno a disco sobre las ruedas delanteras, el servofreno, una suspensión que garantiza perfecta adherencia a la ruta, el tablero acolchado y apoyos para el pasajero.

La capota de tela se desplaza íntegramente hacia el interior del coche; se puede optar por el techo rígido.

CABRIOLET 1600 S

El Cabriolet 1600 S, en esta nueva versión, tiene una caja de cinco velocidades sincronizadas y una velocidad máxima de 175 kilómetros horarios, aproximadamente. Las relaciones de la caja de velocidades son iguales a las del cabriolet 1500. Nueva relación de punto, 40/9.

Este coche presenta una nueva posición de conducción, con una modificación en la ubicación del eje de dirección del volante. El grupo de comando de faros y guiñadores es de nuevo tipo, como el revestimiento de la barra de dirección, y se ha cambiado la posición de la llave de arranque y del seguro que traba el movimiento del volante. El acceso al asiento y la visibilidad del conductor son excelentes.

El 1600 S es un coche deportivo de singular potencia, equipado con un motor de 100 CV (SAE) con dos carburadores de doble cuerpo, distribuidor con dos árboles de leva, dos filtros de aceite, dos bombas de nafta —mecánica y eléctrica— y ventilador de funcionamiento electromagnético.

En su tablero cuenta con una dotación completa de accesorios, que incluye cuenta revoluciones, reloj y encendedor eléctricos y traba anti robo; el volante es de un nuevo diseño de lujo.

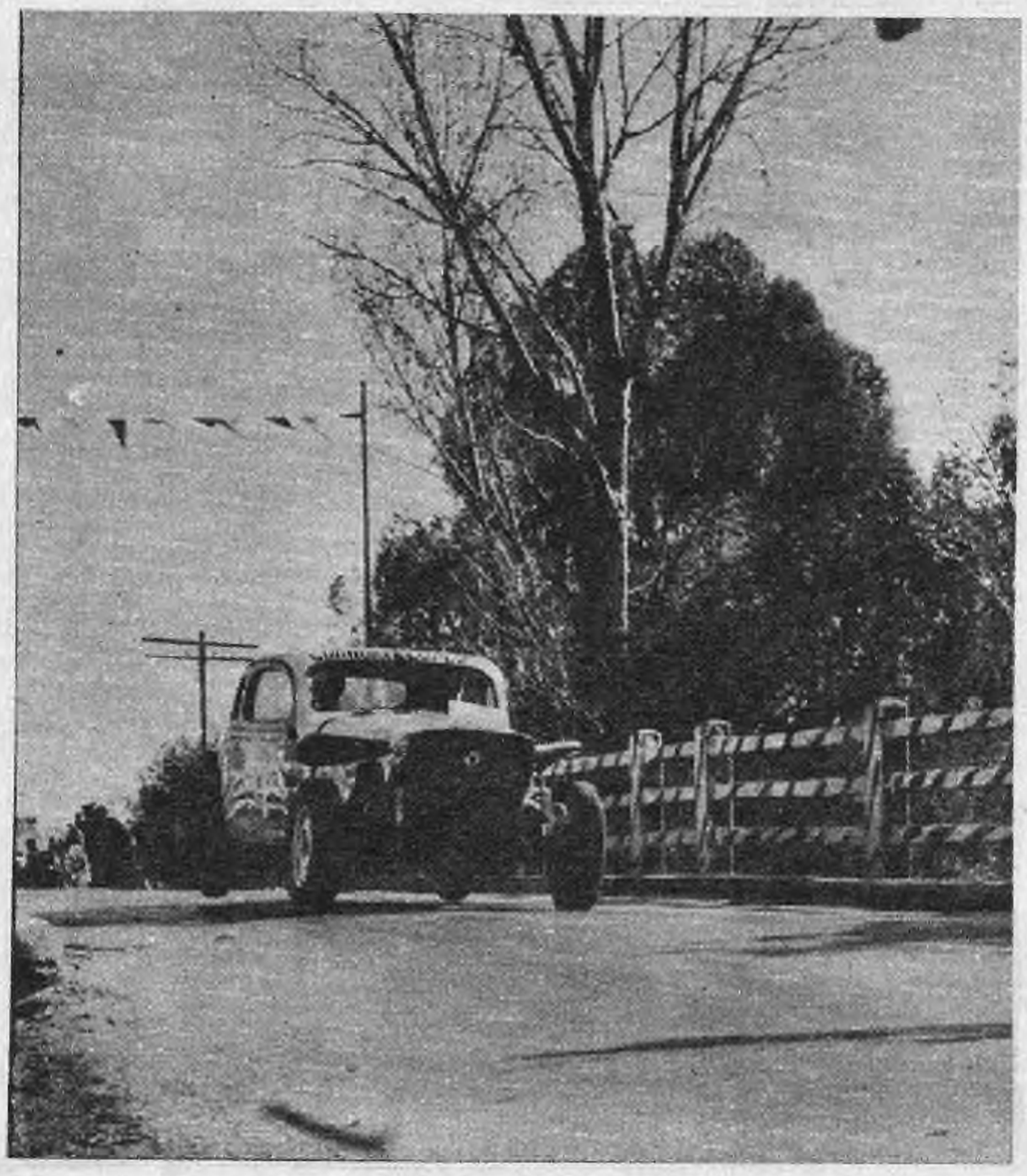
Ofrece conducción rápida con seguridad plena; está provisto de cuarto faros delanteros, frenos a disco en las cuatro ruedas con servofreno, suspensión que asegura la máxima estabilidad y apoyes para el pasajero.

La capota de tela se oculta completamente en el interior del coche (techo rígido opcional).

El nuevo Cabriolet Fiat 1500 tipo sport.

CARLOS LOEFFEL ofreció otra demostración de capacidad al imponerse en gran forma en la prueba de Ensenada

Con los ruedas traseras levantadas, Alzaga apura en los últimos tramos de carrera.



Hugo Gimeno estuvo otra vez prendido. El tercer puesto ratifica sus condiciones.

DE no haber sido por el trágico accidente en el que perdieron la vida Santiago Luján Saigós y su acompañante Marcos Karinovich, así como también las lesiones sufridas por un sector del público a raíz del mismo, podría calificarse la carrera disputada en La Ensenada una de las más emotivas de este año. El trazado del circuito exigió no solo velocidad sino también amplio dominio del volante y profunda serenidad en los hombres, facilitando esto una honda emoción en cada una de las 26 vueltas que totalizaron la competencia, sobre 516,776 kilómetros de recorrido. Por momentos tres o cuatro máquinas corrían apareadas poniendo suspenso a la lucha encarnizada desde el vamos y hasta promediar la misma, pese a que Jorge Cupeiro iba aumentando cada vez más su ventaja, resultaba difícil vaticinar un ganador, ya que en cualquier momento podía producirse la más inesperada sorpresa.

Protagonizaron las escenas más vibrantes Cupeiro, Alzaga, Gimeno, Loeffel, Di Palma, Galbatto y "Sandokan" en los primeros circuitos. Fueron ellos quienes impusieron un ritmo a la carrera, y en la persecución fueron muchos los que poco a poco se veían obligados a resignar posiciones.

Fueron 28 competidores los que iniciaron la contienda y Hugo Gimeno, que había partido en primer término por haber sido el mejor clasificado, pero antes de cubrirse la pri-

LOS GANADORES EN LA ENSENADA

Desde su primera realización en 1960 hasta el presente fueron ganadores de la prueba del Fuerte de la Ensenada de Barragán los siguientes volantes:

Año	Piloto	Marca	Promedio
1960	Julio Devoto	Ford	159km.248
1961	Juan Carlos Navone	Ford	171km.248
1962	Santiago Luján Saigós	Ford	171km.514
1964	Carlos Walter Loeffel	Chevrolet	172km.184
1965	Carlos Walter Loeffel	Chevrolet	178km.509

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ABANDONO CUPEIRO CUANDO SE VISLUMBRABA VENCEDOR

mera vuelta, pegados a él marchaban Cupeiro y Loeffel, que lo habían superado por tiempo. Casi formando un lote compacto venían también Alzaga, Peduzzi y Ríos. Y fue en el segundo circuito cuando Cupeiro logró desbordar a Gimeno de la vanguardia y pasar a ser primero por tiempo y en el camino. Era indudable que el "Chevytú" ratificaba los méritos exhibidos en Pergamino una semana antes y que iba a ser difícil desalojarlo de esa posición. Al correr de las vueltas el pelotón de vanguardia se fue relegando y fue significativo el retraso de "Sandokan" y Di Palma, aunque éste, desde atrás, venía recuperando posiciones. Otra variante de importancia se registró en la séptima vuelta cuando Loeffel superó a Cupeiro en el camino, pero manteniendo éste su primer puesto por tiempo. Mientras tanto Di Palma seguía avanzando cada vez con mayor ímpetu y se había colocado en el octavo lugar en el camino y séptimo en la clasificación. La posición de los volantes, cumplido el 15º circuito, era la siguiente:

1º, Cupeiro, 1h.39m.42s., promedio, 178km884; 2º, Loeffel, 1h.40m.20s.2; 3º, Alzaga, 1h.41m.51s.; 4º, Gimeno, 1h. 45m.31s.3, y 5º, Peduzzi, en 1h.46m.30s.

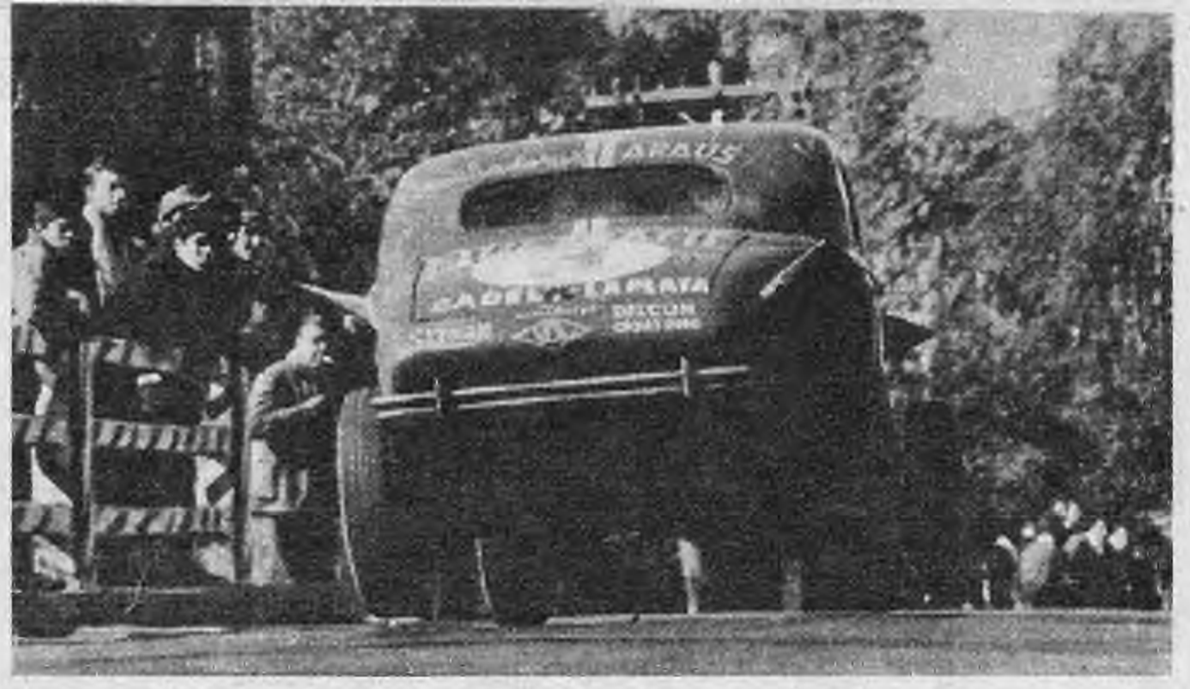
SAIGOS

En el circuito Jorge Orduna, de Ensenada, tuvo su cita con la muerte Santiago Luján Saigós, hombre identificado netamente con el Turismo de Carretera y que como signado por el destino, reaparecía luego de una prolongada ausencia de las rutas, precisamente en ese escenario donde se borró para siempre su última sonrisa. Hombre de San Antonio de Areco, había iniciado su actividad deportiva en su ciudad natal piloteando un Ford T, para incursionar más tarde en la mecánica nacional en circuitos vecinos. Su nombre salió del anonimato cuando decidió participar, con su hermano Jorge como acompañante, en pruebas de TC, debutando nada menos que en el Gran Premio Argentino de 1959, asombrando a los aficionados cuando desde un puesto de retaguardia fue pasando a 60 competidores en el camino. Cumplida la hazaña, se vio obligado a abandonar en Arrecifes. Su fama se acentuó en las Mil Millas donde perdiera la vida Alberto Logulo, pero volcó y tampoco pudo finalizar la prueba. Pero ya era un nombre de atracción y logró su primera victoria en Pergamino superando a Emiliozzi por más de 3', y el segundo triunfo de su breve pero brillante carrera lo alcanzó precisamente en Ensenada en junio de 1962. Luego de ganar en 1963 la Vuelta de Santa Fe se impuso una tregua para atender los negocios que compartía con su hermano, deseando, por otra parte, dedicarse más a su familia y mirar las carreras desde el borde del camino, pero pensando retornar algún día a la lucha. Cuando le ofrecieron formar en el equipo del Ford Falcon aceptó de inmediato y tras una ausencia de año y medio reapareció para enfrentar la muerte en Ensenada. Previamente había convenido con su hermano Jorge en no correr más juntos. "Si le sucede alguna desgracia a uno, por lo menos se salvará el otro para cuidar la familia y los chicos", —habría dicho Luján al disolver el binomio— como si una voz interior le estuviera dictando un destino. Y su nuevo acompañante fue en Mateo Karinovich en esta primera y última carrera en que se sentó al lado del hombre de Areco como copiloto.

SE DEFINE LA CARRERA

Detrás del grupo puntero sostenían una batalla aparte "Sandokan", Di Palma, Rey, Erverto Rodríguez y Plinio Rosetto, alternándose entre sí en su marcha en el camino.

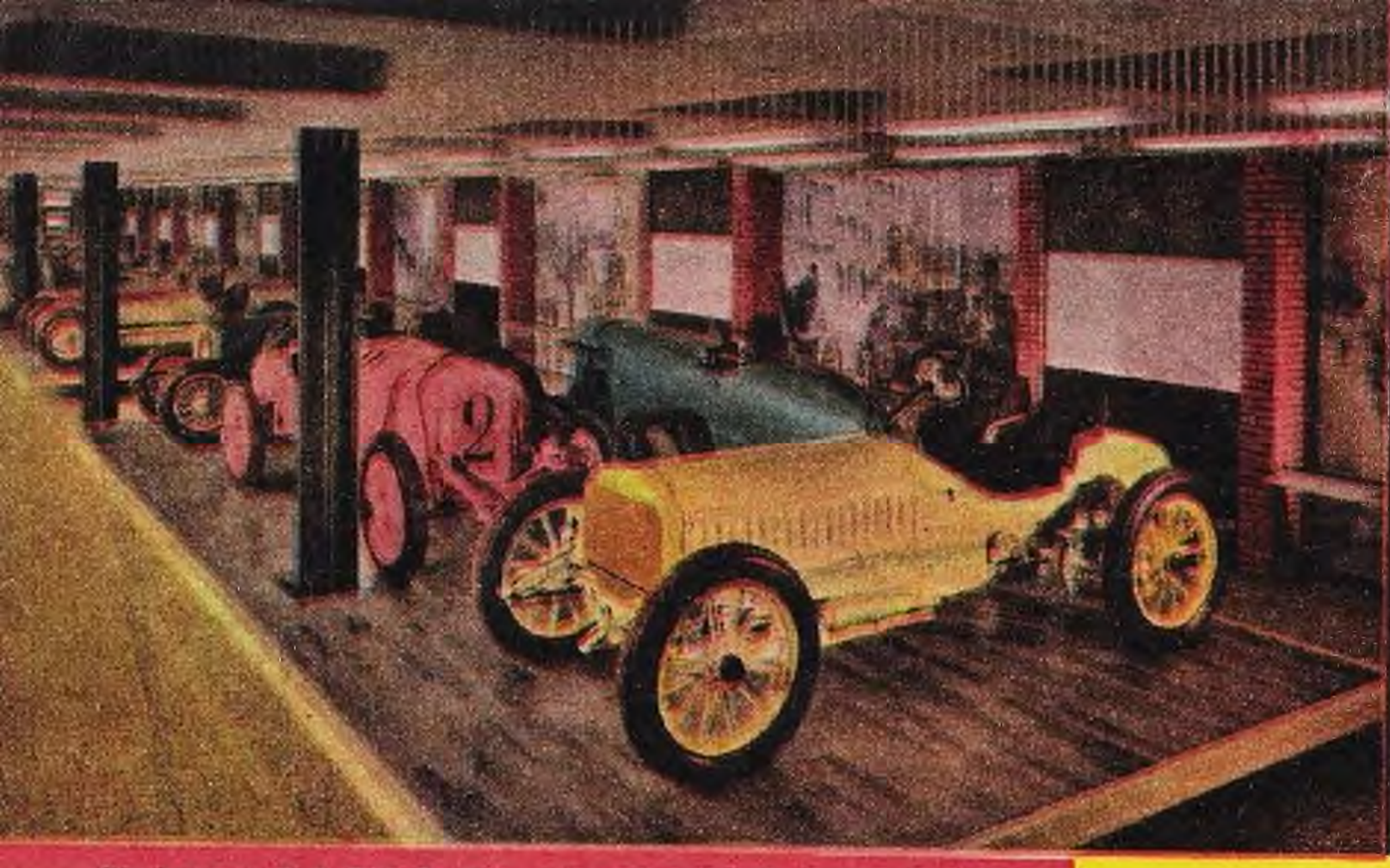
Loeffel en la vuelta 19ª había efectuado un notable avance colocándose a solo 49s. de Cupeiro cuando, imprevistamente, éste abandonó por rotura de diferencial —hizo un trompo en una curva— y aquél quedó puntero absoluto. La diferencia horaria que lo separaba de Alzaga era de 2m.59s., pero en la vuelta sigiente se había reducido a 1m.29s. La lucha, pues, no había concluido y, antes bien, podía hacerse más intensa en los últimos kilómetros entre estos dos aspirantes a la victoria. Pero no fue así. La máquina de Alzaga comenzó a fallar —en modo especial al salir de las curvas — y en lugar de acercarse a Loeffel comenzó paulatinamente a distanciarse. Gimeno, lejos en tiempo del puntero, seguía tercero y Di Palma, en vertiginoso andar, conseguía superar a Rodríguez y se colocaba cuarto. Los dos últimos circuitos no ofrecieron ya variante alguna, finalizando, en consecuencia, la competencia con el claro y merecido triunfo de Carlos W. Loeffel, escoltado por otro magnífico volante, Rodolfo Alzaga, únicos que consiguieron totalizar las 26 vueltas.



Carlos Loeffel peleó siempre la punta y el abandono de Cupeiro facilitó su triunfo.

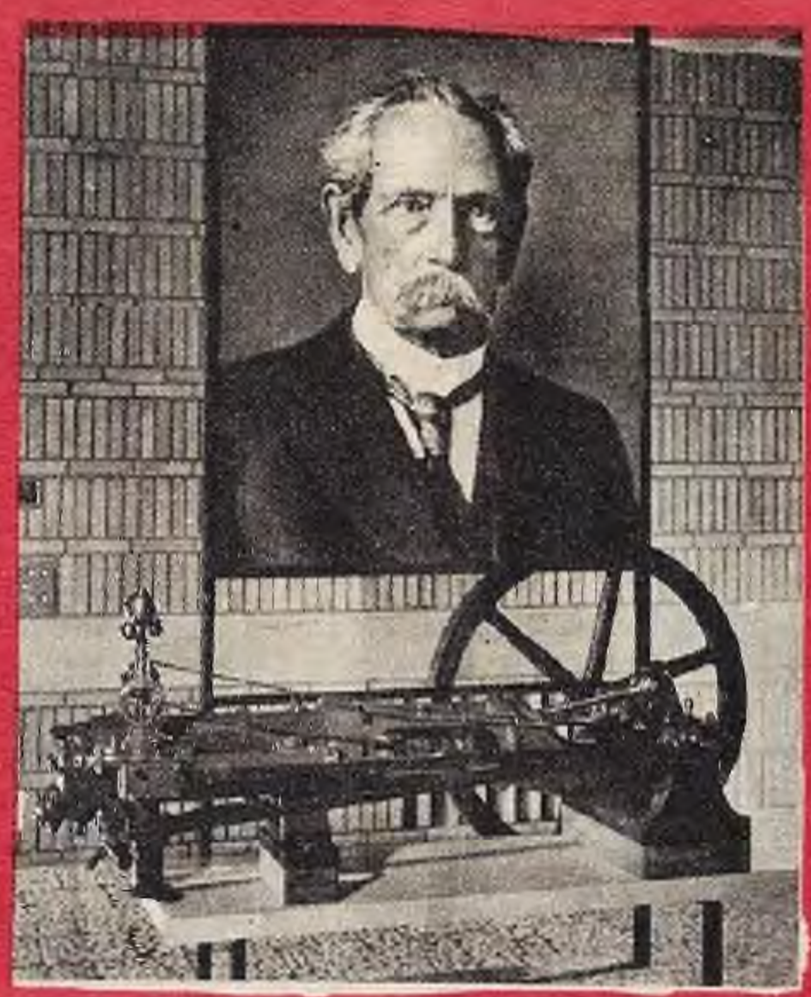
CLASIFICACION GENERAL

1º, Carlos W. Loeffel, 2h. 53m.41s.8, a un promedio de 178km.509 2º, Rodolfo Alzaga, 3h.1m.12s.7; 3º, Hugo Gimeno, 2h.56m.5s.5 (25 vueltas); 4º, Luis Di Palma, 2h. 51m.11s.7 (24 vueltas); 5º, Erverto Rodríguez, 2h.54m. 44s.3 (24 vueltas); 6º, "Sandokan", 2h.58m.57s.7 (24 vueltas); 7º, "El Cuyanito", 2h. 52m.17s.2 (23 vueltas); 8º, Roque Laborito, 2h.54m.21s.3 (23 vueltas); 9º, Norberto Pascuali, 2h.56m.8s.4 (23 vueltas); 10º, Félix Peduzzi, 2h.56m. 22s.7 (23 vueltas); 11º, Plinio A. Rosetto, 2h.57m.23s. (21 vueltas), y 12º, Jorge Cupeiro, 2h.5m.54s. (19 vueltas).



DETRAS DE LAS TELARAÑAS DEL TIEMPO SURGE EN ALEMANIA UN HISTORICO MUSEO

En el museo de la Daimler Benz (departamento de carreras) pueden apreciarse estos históricos modelos de 1906. También vemos a la derecha el Blitzen-Benz de 1911 y el que tiene el número 28, participó en el Gran Prix de 1914. En ambos casos resultaron ganadores.



El retrato de Karl Benz preside con su presencia la exhibición de este motor de dos tiempos, que fue la base de su primer automóvil en 1886.

Vista del nuevo museo automovilístico de la Daimler-Benz AG en Stuttgart-Untertürkheim. A la izquierda el Benz Velo 1894. A la derecha, el Daimler Stahlradwagen de 1889 y algo más atrás, el primer "Mercedes" de 1901.

Una nota de ALFREDO R. BIGESCHI (h.)

LA historia mundial del automovilismo arranca desde fines del siglo pasado y su trayectoria fue tan vertiginosa como —o más aún— las velocidades que se iban agregando año tras año a las máquinas de competencias. Como punto de partida podríamos citar aquella carrera organizada por el diario francés "Petit Journal" en 1894.

No escapa al criterio de nadie la serie de dificultades que se tenían que sortear en ese entonces. El automovilismo comenzaba recién a evolucionar y no se tenía de ninguna manera un criterio exacto de lo que podía significar, no solamente para el deporte sino también para la industria automotriz y el acercamiento de los pueblos, esta iniciativa que se tildó como una "cosa de locos"...

Y el tiempo se encargó de certificar que no lo era. Más bien podía tildársela de visionarios. Fue a partir de allí que comenzó a preocupar la velocidad y con la velocidad se fueron acortando distancias en el tiempo.

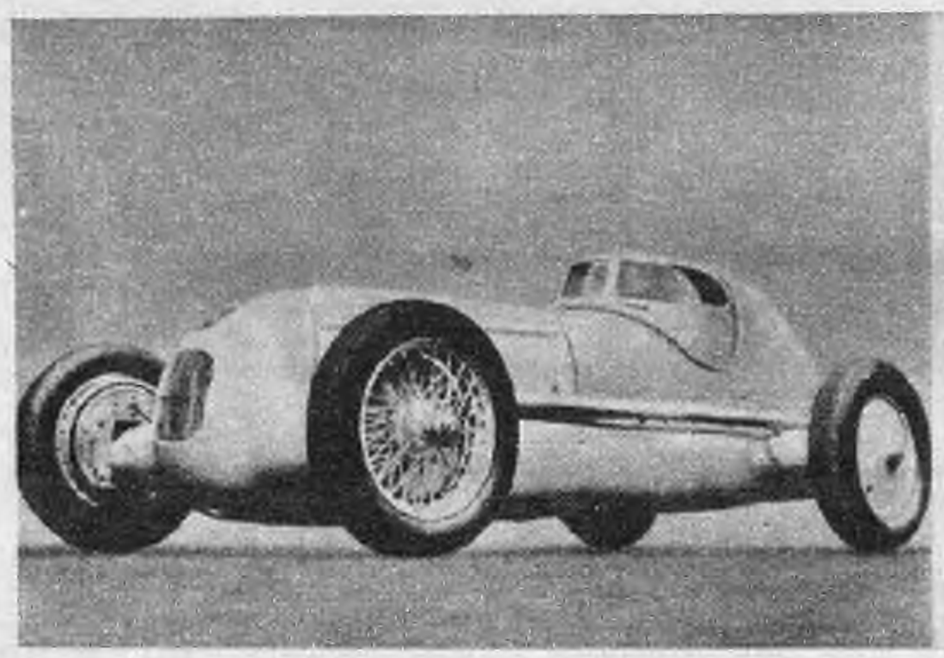
Se crearon escenario especiales. Se concretaron mejoras en los caminos. Nacieron rutas distintas. Una verdadera revolución de cosas comenzaron a girar desde entonces al ritmo de este nuevo deporte que ganaba cada vez más adeptos. Los constructores de máquinas se desvivían creando motores y modelos, en tanto que las fábricas de neumáticos también evolucionaban acordes con las exigencias cada vez mayores. Todo un enjambre de cosas se movilizaron dentro de una misma causa para llegar a nuestros días con industrias florecientes y con incalculables proyecciones para el futuro. Todo ello fue en un principio algo desorganizado. Buscábase una velocidad regulada en ruta en limitados trayectos y fue, poco a poco, con el correr del tiempo filtrándose en un régimen que venía naciendo sólo dentro de una necesidad or-

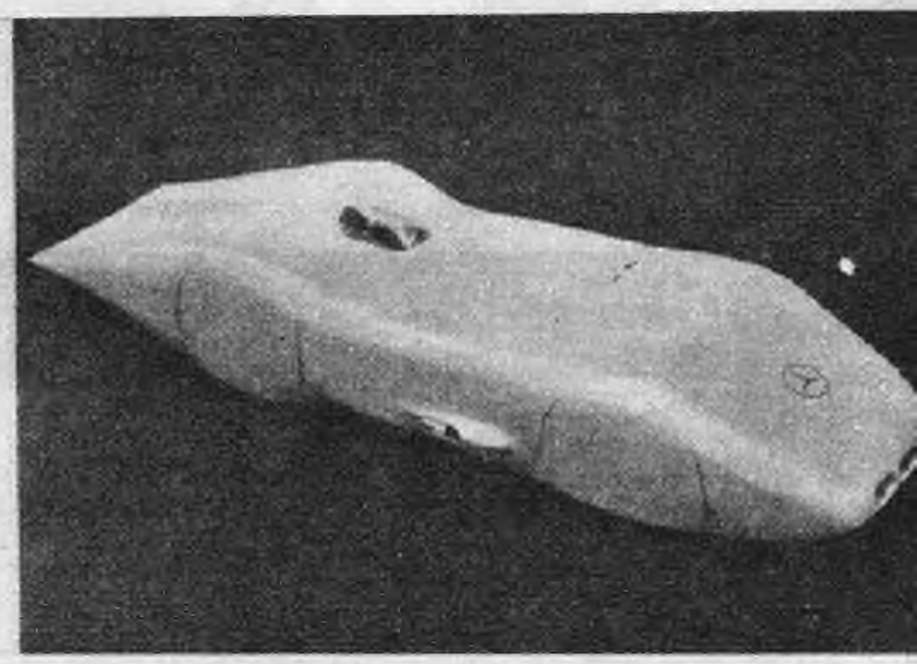
Esta "curiosidad" de ruedas y alambres pertenece al Benz "Patent Motorwagen" de 1886. Sus características: un cilindro horizontal de 0,98 litros y 0,9 hp con 500 rpm. y una velocidad de 15 kmh. Encendido eléctrico de dinamo —Summer a bicromato de potasio— y pesaba 230 k.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

gánica que diera ritmo y pusiera orden. Fue así que nacieron paulatinamente las entidades que rigieron el deporte y se buscó una reglamentación, categorías, campeonatos y todo lo referente a un deporte regimentado dentro de un planteo. Dentro de esta evolución automovilística ocupa en la historia un papel preponderante Karl Benz, verdadero pionero, que en 1886 nos dio su primer automóvil con motor de dos tiempos. Pero para que el lector tenga una idea exacta de esta evolución, ofrecemos una nota gráfica amplia de los comienzos de esta fábrica que por muchos años acaparó la atención de técnicos y aficionados.

Dentro de la evolución del tiempo y de la técnica, ofrecemos a la izquierda la "Victoria-Benz" en la primera gran carrera de Francia, entre París y Burdeos en 1895. A la derecha, ya en 1914, tenemos en fila a los tres clasificados primeros en el Gran Premio de ese año.





Aquí es donde ya comienza a vislumbrarse las líneas aerodinámicas del futuro. Caracciola logró con este coche-record Mercedes Benz de Gyon (Hungría) en 1934 de 317,5 kilómetros horarios. Fue en las inmediaciones de Budapest con coche lanzado sobre 1 kilómetro. Pertenecía a la categoría C para internacionales de 3 a 5 litros. Al costado, otro coche-record de 5-6 litros en 1939. Caracciola logró en esta oportunidad en un kilómetro con coche lanzado, una media de 398,2.

Tomando en breves rasgos la evolución que dio lugar para enriquecer este museo, nos remontamos a 1901, año en que se abrió el segundo período de desarrollo con la aparición del primer Mercedes, que se caracterizó por el chassis largo, bajo y prensado por el motor de varios cilindros colocado en la parte delantera con el refrigerador, y el engranaje de rueda dentada de varias marchas con mando del embriague por medio de corredera detrás del motor. Diez años después, y tras la pausa impuesta por la primera guerra mundial, se reanudaron las competencias deportivas automovilísticas y fue, sin lugar a dudas, a partir de allí que comenzó la vertiginosa evolución con mayor experiencia en los adelantos técnicos. Cuando en 1932 las autoridades deportivas de carreras internacionales, con la aprobación de todos los constructores del mundo, determinaron una nueva fórmula con validez desde 1934 a 1937, Mercedes Benz, pese a su crisis económica participó en la evolución, imponiéndose en Nüburgring con von Brauchitsch, en Suiza, con Caracciola, en Acerbo, con Fagioli y en el Gran Premio de Italia con Caracciola-Fagioli. La nueva fórmula determinaba que el peso del coche con sus cuatro ruedas, pero sin combustible, agua de refrigeración, lubricante, neumáticos y rueda de reserva, no debía pasar los 750 kilogramos. Luego fueron llegando nuevas fórmulas tanto en coches de ruta como en los de pista, entrando todas las fábricas en la variante del modernismo que exigía estudio y superación constante. Dentro de estos planteos fueron surgiendo los coches que engalanan el museo de Mercedes Benz, siendo los más recordados aquéllos que llegaron a ser denominados "flechas plateadas", y que se llamaron a silencio durante la segunda guerra mundial, para reaparecer luego con éxito, dándoles Fangio —invitado a formar en el equipo con Kling y Lang— un campeonato del mundo. El mismo éxito tuvieron las Mercedes de Gran Turismo, de reciente recordación para nuestros lectores. Hemos tratado así, al correr de la máquina y sin profundizar, la trayectoria que sirvió de base a este histórico museo, citando para finalizar a los volantes que en las distintas etapas condujeron con acierto y éxito esas máquinas. Fritz Held, Wilhelm Werner y Wilhelm Bauer, en la época de las carreras de una ciudad a otra en el período de 1894-1902. Camille Jenatzy, C. Lautenschlager y Ralph de Palma, en los circuitos cerrados desde 1903 hasta 1914. Graf G. Masetti, Christian Werner y Otto Merz, en la época de las carreras desde 1921 a 1933, luego de la primera guerra mundial. Rudolf Caracciola, Hermann Lang y M. Brauchitsch, con las fórmulas de 750 kilos y compresor de 3 litros durante el período de 1934-1939. Fangoi, Stirling Moss y Karl Kling, en 1954 y 1955 con motores de inyección.

NASIF ESTEFANO reapareció con éxito en Tucumán

CON un triunfo que puede considerarse significativo, reapareció el tucumano Nasif Estéfano en las competencias automovilísticas luego del accidente en su brazo que lo mantuvo alejado durante un período prolongado. Su retorno se produjo en la II Vuelta del Noroeste organizada por la Asociación Tucumana de Automóviles Standard por el Gran Premio Agua y Energía Eléctrica de la Nación, sobre un recorrido total de 1550 kilómetros cubierto en tres etapas. La primera entre Tucumán y Salta (485 kilómetros); la segunda entre Salta y Catamarca (576 kms.), y la última entre Catamarca y Tucumán (489 kms.). En su categoría, Nasif Estéfano ganó las tres etapas, teniendo como rival más enconado en todas ellas a otro tucumano, Italo Maresio, que al igual que Estéfano conducía un Alfa Romeo-Giulia. En la categoría B cumplió una llamativa actuación Gastón Perkins, que con máquina inferior estuvo a poco más de una hora de los poderosos Alfa. El único hecho lamentable en la competencia fue el accidente sufrido por el volante Héctor Marcial Feijóo, pero afortunadamente sin mayores consecuencias.

La clasificación final de la competencia, cumplidas las tres etapas, fue la siguiente:

Categoría A: 1º Rogelio Scaramella, con De Carlo 700 (Buenos Aires), en 16h.5'22"; 2º "Cachivache", NSU Sport (Tucumán), 17h.44'41"; 3º Luis Bauque, Isard 700 (Tucumán) 18h.22'30", y 4º Arnaldo Prado, Isard 700 (Santiago del Estero), 19h.56'40". Promedio general: 96km.330 por hora.

Categoría B: 1º Gastón Perkins (Buenos Aires), en 14h.13'23"; 2º Juan García (Córdoba), 14h.50'15"; 3º Abel Tanure (Tucumán), 15h.7'42"; 4º Aníbal Tuta (Tucumán), 15h.40'41"; 5º Arias Uriburu (Salta), 15h.46'46", y 6º Héctor Stefanutti (Tucumán), 17h.42'19". Todos con Renault Gordini 1093. Promedio del ganador: 108km.970 por hora.

Categoría C: 1º Tulio Riva, con DKW A. Union (Córdoba), en 14h.50'12"; 2º Domingo Reginato, Hansa 1100 (Tucumán), 16h.7'43"; 3º Rodolfo Gonella, DKW A. Union (Tucumán), 17h.26'8", y 4º Romualdo Visintini DKW A. Union (Córdoba), 17h.50'43". Promedio del ganador: 104km.470 por hora.

Categoría D: 1º Nasif Estéfano, Alfa Romeo Giulia (Tucumán), en 13h.6'20"; 2º Italo Maresio, Alfa Romeo Giulia (Tucumán), 13h.26'27"; 3º Jorge Scamuffo, Fiat 1500 (Salta), 13h.58'58"; 4º Miguel A. Carretero, Fiat 1500 (Tucumán), 14h.16'7"; 5º Dante Vázquez, Fiat 1500 (Catamarca), 14h.50'47"; 6º Guillermo Colucci, Fiat 1500 (Santiago del Estero), 15h.26'13", y 7º Calchaquí, Volswagen 1500 (Catamarca), 17h.12'39". Promedio del ganador: 118km.270.

Categoría E: 1º José Galiotti, Peugeot 404 (Tucumán), 14h.22'8", y 2º Fernando Kely Parra, Chevrolet 400 (Tucumán), 15h.32'19". Promedio del ganador: 107km.870 por hora.

PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO

CORDOBA
(1ª carrera 6/1/65)

Pairetti	9
Ciani	6
Bertolotto	3
Ríos	1

CORDOBA
(2ª carrera 16 y 17/1/65)

Pairetti	18
Ciani	6
Cordonnier	6
Bertolotto	6
Ríos	1
Chabert	1

FIRMAT
(3ª carrera 21/2/65)

Pairetti	18
Emiliozzi	9
Ciani	6
Cordonnier	6
Bertolotto	6
Di Palma	6
Cupeiro	3
Ríos	1
Chabert	1
"Sandokan II"	1

AUTODROMO
(4ª carrera 13/3/65)

Pairetti	18
Emiliozzi	9
Di Palma	6
Ciani	6
Cordonnier	6
Bertolotto	6
Cupeiro	6
Sergio	2
Ríos	1,5
Chabret	1
"Sandokan II"	1
Domínguez	1

DOS OCEANOS
(5ª carrera 17 a 27/3/65)

Emiliozzi	39
Alzaga	20
Pairetti	18
Viale del Carril	10
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Cordonnier	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Bordeu	4
Loeffel	3
Sergio	2
Jara	2
Caparrós	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Galbato	0,5
Casá	0,5

HUGHES
(6ª carrera 17 y 18/4/65)

Emiliozzi	39
Alzaga	20
Pairetti	18
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Bertolotto	6,5
Casá	6,5
Ciani	6
Cordonnier	6
Di Palma	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Bordeu	4
Gimeno	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Galbato	0,5

NECOCHEA
(7ª carrera 25/4/65)

Emiliozzi	48
Alzaga	20
Pairetti	18
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	9
Bertolotto	6,5
Casá	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Gougy	6
Bordeu	4
Gimeno	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1
Galbato	0,5

LA PAMPA
(8ª carrera 2/5/65)

Emiliozzi	48
Alzaga	23
Pairetti	18
Casá	15,5
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Cupeiro	6
Chabert	6
Gougy	6
Manzano	6
Bordeu	4
Gimeno	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1
Galbato	0,5

PERGAMINO
(9ª carrera 9/5/65)

Emiliozzi	54
Alzaga	23
Pairetti	18
Casá	15,5
Cupeiro	15
Loeffel	12
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	7
Gougy	7
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Di Palma	6
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1
Galbato	0,5

ENSENADA
(10ª carrera 16/5/65)

Emiliozzi	54
Alzaga	29
Loeffel	21
Pairetti	18
Casá	15,5
Cupeiro	15
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	10
Gougy	7
Di Palma	7
Bertolotto	6,5
Ciani	6
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
"Sandokan II"	1
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1
Galbato	0,5

VUELTA DE SANTA FE
(11ª carrera 23/5/65)

Emiliozzi	60
Alzaga	29
Loeffel	21
Pairetti	18
Casá	15,5
Cupeiro	15
Ciani	15
Viale del Carril	10
Cordonnier	10
Gimeno	10
Gougy	7
Di Palma	7
Bertolotto	6,5
Chabert	6
Manzano	6
Bordeu	4
"Sandokan II"	4
Rodríguez	3
Sergio	2
Ríos	1,5
Galbato	1,5
Domínguez	1
Aloé	1
Faustino	1

Una diseñadora de modas se impuso en el rally de Irlanda

Rosemary Smith, diseñadora de modas, de 20 años, residente en Dublín, Irlanda, ganó por quinta vez consecutiva la Copa de Damas en el reciente Rally Internacional de Irlanda. Rosemary Smith compitió con un automóvil inglés Hillman Imp., clasificándose tercera en la clase Gran Turismo hasta 1300 centímetros cúbicos de cilindrada y decimosexta en la clasificación general.

Esto sucedió el 21 de abril: dos semanas después la modista irlandesa que en enero se clasificara segunda en la Copa de Damas del Rally de Montecarlo, obtendría el triunfo absoluto en el Rally de los Tulipanes, en Holanda. Ha sido uno de los pocos casos en la historia del automovilismo en que una mujer obtiene el triunfo absoluto.

EL GRAN PREMIO DE MOTOCICLISMO QUE SE CORRIO EN ESPAÑA

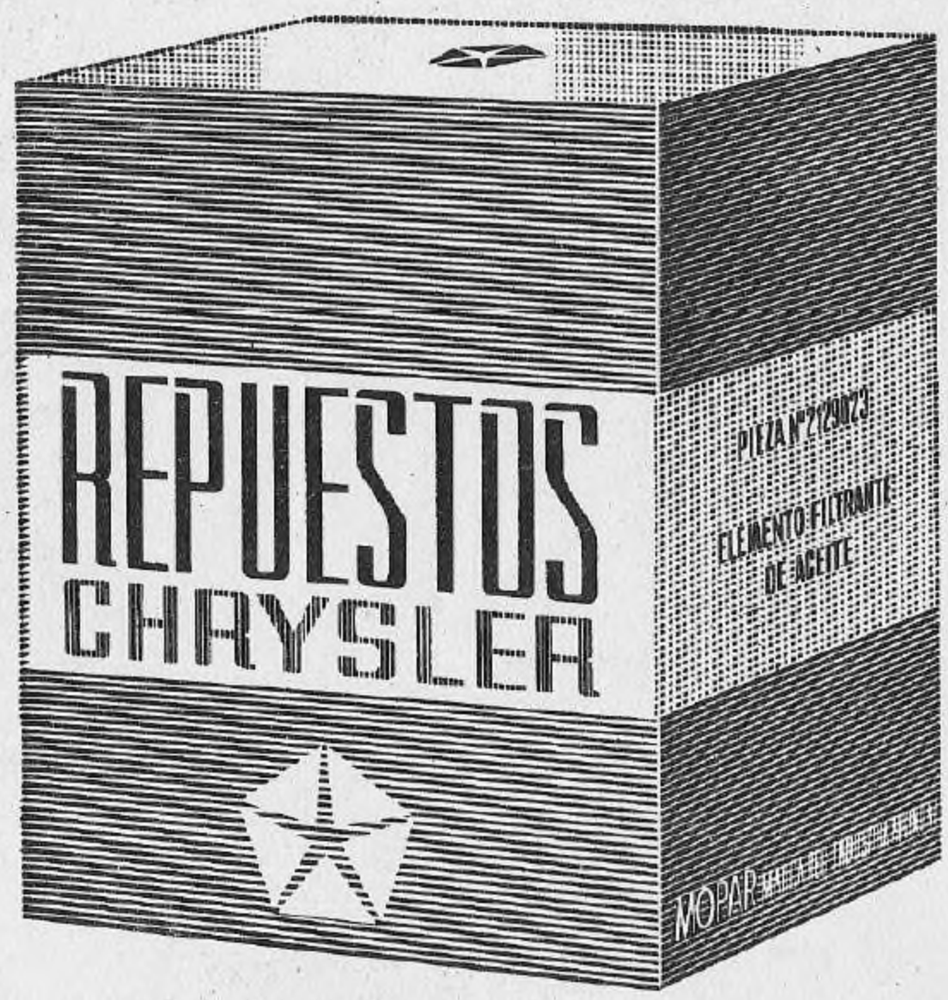
Barcelona. — Se disputó el Gran Premio Motociclista de España, con puntaje para el campeonato del mundo, con estos resultados:

50 c.c. 14 vueltas con un total de 53.069 kilómetros: 1º) H. Anderson (N. Zelandia) con "Suzuki", 30'38"3|10. 103,939 kilómetros horarios de promedio; 2º) R. Bryns (Irlanda), "Honda", 30'42"1|10; 3º) J. Busquets (España), "Derbi", 30'54"8|10.

125 c.c., 27 vueltas. 102,347 km.: 1º) H. Anderson (Nueva Zelandia), "Suzuki", 54'33'8|10. Promedio: 102.545 km. por hora; 2º) F. Perris (Gran Bretaña), "Suzuki", 54'55"3|10; 3º) D. Woodman (G. Bretaña), "M. Z.", 56'6"6|10.

Categoría 250 c.c.: 1º) Phil Read (Gran Bretaña), "Yamaha", cubrió los 125.091 km. del recorrido en 1h.4'3"7|10, a un promedio horario de 127,162 kilómetros. (Vuelta más veloz a un promedio de 118,880 kilómetros). Nuevo record —record precedente de Tarquinio Provini en 1963, con "Benelli" a un promedio de 118,819 kilómetros; 2º) Ramón Torrás (España), "Bultaco", 1h.6'59"8|10; 3º) Mike Dugg (Canadá), "Yamaha", 1h. 4'7"2|10.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LE DEBEMOS UNA EXPLICACION

Bajo la nueva denominación "REPUESTOS CHRYSLER" en envases también nuevos — azul y blanco —, ya están en el mercado los legítimos repuestos para los productos Chrysler.
Son los mismos repuestos que hasta hoy se presentaban únicamente con la marca MOPAR.
Ahora puede usar usted cualquiera de las dos, pero eso sí, ninguna otra! Toda imitación, en apariencia igual, puede ocasionar daños serios y costosos a su automotor.

Su Concesionario tiene la línea completa de repuestos Chrysler.

FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.

CHRYSLER ARGENTINA S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com